NOSTOP
Periodico FILT-CGIL Nazionale
Numero 96 - ottobre 2017 Euro 2.00
CARREIRA Nº
555
90 anos
a fazer amigos
SUPER BOCK
SUPER BOCK

PROTECNIL

SOMMARIO

Primo Piano 2

Nella manovra soluzioni parziali

Tempo Presente 3

Le “Giornate del Lavoro” della CGIL

La scomparsa del dolore

La crisi della democrazia

Catastrofi naturali o catastrofiche scelte politiche?

Il turista come viaggiatore

Il Pilastro Europeo dei Diritti Sociali: un’Unione a due razionalità?

La normativa antinfortunistica

In Linea 20

Il trasporto su gomma a lunga percorrenza

ANAS, verso il cambiamento

Subappalti, lavoro e sicurezza: gli aeroporti a vent’anni dalla Direttiva Europea

Spazio Aperto 26

Il futuro della mobilità urbana

Il Gottardo II, un anno dopo

La Belt and Road Initiative: origine, opportunità, sviluppi futuri

Rigenerare le città. L’innovazione per l’occupazione

Sguardi e Traguardi 37

Il lavoro che si ha e quello che si fa

Molestie e violenze nel luogo di lavoro. Si è rotto un tabù. #Quellavoltache

Finestre 42

“La Cina in dieci parole” e “Il settimo giorno” di Yu Hua

Immagini 44

Atmosfere lusitane

Il servizio fotografico è stato realizzato da Franco Mammana
franco.mammana@fastwebnet.it

Nella manovra soluzioni parziali

di Alessandro Rocchi, Segretario Generale Filt-Cgil

Molte delle cose riassunte nel presente editoriale si svilupperanno nelle prossime settimane e il loro esito, quantomeno per quelle legate alla prossima Legge di Bilancio, sarà noto a fine anno.
La Nota di aggiornamento del Documento di Economia e Finanza, prima, e poi il disegno di legge di Bilancio 2018, non portano buone notizie; né buone notizie importanti possono essere attese nel corso dell'Iter parlamentare, in base a quanto dichiarato da diversi ministri nelle occasioni pubbliche di presentazione del ddl.
Non lo possono essere perché quel "sentiero stretto" di cui da un paio di mesi parlano diversi esponenti del Governo si è trasformato, con il ddl, in un "sentiero impraticabile" per le scelte politiche, le priorità, le soluzioni, i criteri di ripartizione delle scarse risorse disponibili, che il Governo ha individuato.
Tra i numerosi temi contestati dalla Cgil, si colloca in testa quello previdenziale, con particolare riferimento alla conferma dell'attuale meccanismo automatico di innalzamento dell'età pensionabile, come effetto diretto della cosiddetta "aspettativa di vita".
L'intesa del novembre dello scorso anno tra Governo e Cgil-Cisl-Uil prevedeva che quest'anno si sarebbe affrontato il problema, considerato che quel parametro non può essere una media aritmetica, uguale per tutti. Con questo ddl, invece, tale continua ad essere considerata, indipendentemente dal lavoro che ogni lavoratore e lavoratrice svolge.
In materia di lavoro, il ddl insiste sulla decontribuzione triennale a favore delle imprese che assumono giovani under 35, mentre un vero e duraturo rilancio dell'occupazione può avvenire solo se si rilanciano, in primo luogo, gli investimenti pubblici, ma così non è. Nessuna concreta iniziativa di carattere strutturale a sostegno di una crescita economica che, nel manifestare qualche effettivo segnale di ripresa, manterrà il suo carattere congiunturale, legato a circostanze "esterne" e quindi non strutturali.
Sia sul versante dell'offerta (politiche industriali), sia sul versante della domanda (politiche sociali), quasi nulla, e comunque meno, molto meno, di quanto sostenuto propagandisticamente.
Per quanto riguarda i trasporti, si conferma, a parziale eccezione di quanto finora descritto, la positività di molte delle iniziative legislative promosse dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel corso dell'ultimo biennio.
Il termine, ormai prossimo, dell'attuale legislatura richiede però, adesso, un "colpo di reni" che, pur non potendo più completare queste iniziative, riesca almeno a radicarle, consolidarle, renderle irreversibili, consegnandole così sufficientemente robuste alla successiva legislatura.
Nel campo delle crisi aziendali e in quello del rassetto industriale di diversi settori dei Trasporti, il prossimo futuro si presenta carico di incognite. Trasporto aereo e trasporto pubblico locale vedono crescere le situazioni di crisi aziendale.
Nel trasporto aereo, la procedura di commissariamento di Alitalia è appena entrata nella fase cruciale, con la scadenza del termine per la presentazione di offerte vincolanti da parte dei sette soggetti valutati idonei dalla gestione commissariale.
In particolare, nel trasporto aereo, la vicenda Ryanair dimostra diverse cose: la palese debolezza e la colpevole "disattenzione" di Enac, confermata per sostanziale ammissione dello stesso Ministero di Infrastrutture e Trasporti in occasione dell'incontro dello scorso 17 ottobre, per altro estesa anche al settore degli handlers; l'urgenza di un rapido intervento regolatorio, ai livelli europeo e nazionale, sulle compagnie Low-Cost, visto che il mercato ci dimostra che, per questo tipo di offerta, esistono modelli industriali positivi che consentono spazi di contrattazione collettiva, di tutela dei diritti e delle condizioni materiali di lavoratrici e lavoratori, in contrapposizione a quelli tipo Ryanair che, al contrario, vietano perfino l'iscrizione al Sindacato, negano la contrattazione e, conseguentemente, calpestano i diritti dei lavoratori.
Per dare un contributo ad una fase nuova nel trasporto aereo, la Filt-Cgil ha deciso intanto di intraprendere contro Ryanair la via giudiziaria in sede nazionale, anche alla luce delle opportunità che potrebbero essere offerte da un recente pronunciamento della Corte di Giustizia Europea.
Sul versante legislativo, resta invece debole e contraddittoria l'iniziativa del Ministero sul trasporto pubblico locale e regionale e, più in generale, va più approfonditamente analizzato quanto la legge di Bilancio contiene per gli altri settori dei trasporti.
Infine, altri ulteriori processi, in atto o di possibile prossima attuazione: Anas, coinvolta, su tre fronti, nell'operazione di fusione con FS, in un complessivo riassetto del sistema delle concessioni autostradali e nella riclassificazione della rete stradale nazionale; le novità positive che potrebbero scaturire nell'assetto industriale del settore della logistica, se il Ministero dello Sviluppo Economico confermerà concretamente la volontà politica di impegnarsi espressa in occasione del primo incontro sul tema svolto il 19 ottobre; FS Italiane che, sul modello industriale, organizzativo e gestionale e sulle modalità di quotazione in Borsa, deve finalmente fugare le troppe "zone d'ombra" generate nel corso dell'ultimo biennio dall'attuale vertice aziendale.

Le “Giornate del Lavoro” della CGIL

Dialogo sociale e più attenzione al Mezzogiorno per uscire dalla crisi

di Pino Gesmundo, Segretario Generale CGIL Puglia

Il Mezzogiorno è scomparso dall’orizzonte di riflessione del mondo delle imprese, concentrate su incentivi e singole misure di decontribuzione - dagli scarsi effetti in termini di creazione di lavoro - e senza un’analisi di contesto, una proposta organica su investimenti pubblici e una convinta innovazione del sistema produttivo.

La Puglia e Lecce, per il secondo anno consecutivo, hanno ospitato **“Le Giornate del Lavoro”**, la manifestazione promossa dalla Cgil nazionale con un fitto programma di incontri, dibattiti e convegni sui temi del lavoro, dei diritti e delle grandi trasformazioni sociali ed economiche.
Il tema scelto per le giornate del 2017 è stato **”Il futuro del lavoro dopo l’era della disintermediazione”**.
Abbiamo alle spalle una lunga stagione di attacco ai diritti e alla stessa dignità del lavoro: si è spinto sulla flessibilità, sono state abbattute tutele e precarizzati i rapporti, si sono intaccati i salari. In ultimo, si è sostenuta la marginalità se non l’irrilevanza del ruolo dei soggetti della rappresentanza sociale, dei corpi intermedi, in una visione autosufficiente e solitaria della funzione di governo, in contrasto anche a quello che è il nostro dettato costituzionale. Quella stagione della disintermediazione è evidente come abbia fallito, non lo diciamo noi ma è un dato oggettivo. Esce sconfitta dall’esperienza concreta, quella di una crisi economica e sociale senza precedenti e di un peggioramento delle condizioni di chi lavora. Si può incidere sul presente e determinare condizioni di crescita per il paese solo attraverso un confronto vero tra tutti i soggetti della rappresentanza. Un cambio di rotta, questo chiede la Cgil, in termini di politiche per il lavoro e lo sviluppo, affrontando insieme i ritardi del paese.
Attorno a questo assioma è ruotato il programma delle Giornate: dall’industria al welfare, dai nuovi lavori alle tecnologie, dai giovani alle pensioni. Un confronto aperto con esponenti del mondo politico e sindacale, rappresentanti delle istituzioni, lavoratori e studiosi.

Per noi della Cgil pugliese l’iniziativa ha rappresentato - oltre che un riconoscimento all’impegno di tutta la nostra organizzazione e in particolare della Camera del Lavoro di Lecce, sede confermata anche per l’edizione del 2018 - una grande opportunità per lanciare dalla Puglia alcune proposte e riflessioni che riguardano il Mezzogiorno. Discutere di Sud significa rimettere al centro del dibattito il tema della coesione, sociale e politica, per affrontare questi anni di crisi che hanno acuito le fratture già esistenti con il Nord del paese. A vecchie diseguaglianze se ne sono sommate nuove, senza che l’azione politica producesse misure adeguate a colmare differenze economiche e sociali, che dividono territori e generazioni, dove il forte disagio sociale crea terreno fertile per proposte e scorciatoie populistiche ed egoistiche, mentre al contrario servono processi decisionali quanto più partecipativi possibili.
La nostra regione ha pagato un prezzo altissimo agli anni di recessione: si sono vanificati gli sforzi fatti a livello locale per attrarre investimenti, creare opportunità di crescita e nuova occupazione, dare risposte alle tante povertà. A essere colpiti sono stati soprattutto i giovani che non hanno trovato opportunità se non legate a lavori precari, quindi poveri e ricattabili. Il risultato è che ventimila under 30 hanno lasciato la Puglia tra il 2008 e il 2016. E cinquantamila universitari - sul totale di una popolazione di studenti universitari di 123mila - si stanno formando in atenei di altre regioni del Centro Nord, dove probabilmente spenderanno le conoscenze acquisite. Lo denuncia da tempo lo Svimez; se non si investono risorse ingenti per la creazione di nuova occupazione soprattutto per i giovani, il destino della nostra regione e del Sud è quello di una desertificazione sociale.

Una crisi che ha acuito anche nel territorio disuguaglianze e vulnerabilità, l'arretramento del pubblico ha fatto venire meno risposte adeguate in termini di politiche per il welfare e la salute. Il risultato è che il 45 per cento delle famiglie pugliesi è a rischio povertà ed esclusione e sempre più pugliesi –quasi il 14 per cento - rinunciano a curarsi. Tra loro, tanti pensionati che vivono con una pensione che la media regionale attesta attorno ai 600 euro.

Abbiamo alle spalle anni di trasferimenti ridotti e tagli di spesa per il Mezzogiorno e l'ultimo Decreto Sud è più uno spot che un vero piano di intervento, con risorse spalmate in un lungo periodo e stanziamenti reali che potranno incidere ben poco nel colmare il divario con il resto del Paese, ad esempio in termini di infrastrutture economiche e sociali. Il Mezzogiorno è scomparso dall'orizzonte di riflessione del mondo delle imprese, concentrate su incentivi e singole misure di decontribuzione – dagli scarsi effetti in termini di creazione di lavoro - e senza un'analisi di contesto, una proposta organica su investimenti pubblici e una convinta innovazione del sistema produttivo.

C'è poi un nodo da troppo tempo inevaso almeno nel dibattito pubblico, tutto incentrato da un ventennio a questa parte su politiche di attacco ai diritti del lavoro, strumenti che hanno determinato impoverimento e sfruttamento, precarizzazione e non crescita dell'occupazione.

Questo nodo è la qualità del fare impresa nel nostro paese e soprattutto al Sud. La stagione della programmazione negoziata, che abbiamo sostenuto perché serviva a dare risposte straordinarie di industrializzazione in aree depresse, ha in alcuni casi visto solo razzie di finanziamenti pubblici, in altri casi c'è chi ha sbattuto sul vento della crisi, mentre chi ha investito in progetti innovativi e di qualità è riuscito a stare sul mercato. Ecco, dobbiamo spazzare via l'immagine di un Sud piagnone: in Puglia vi sono eccellenze europee dell'aerospazio, della meccatronica, della farmaceutica, che hanno investito in ricerca e creato lavoro qualificato. Di contro, ci sono ancora capitani di ventura che pensano di poter competere sul mercato globale incidendo su diritti e salari. Sono fuori dalla storia, gli va detto, ma producono dumping a danno di imprese che rispettano i contratti e non creano condizioni di ricchezza diffusa.

Il caso più eclatante in Puglia è quello delle imprese dell'agroalimentare, che vedono crescere export e profitti, ma stanno combattendo una battaglia vergognosa contro norme di civiltà come quelle previste nella legge di contrasto al caporalato. Perché, in Puglia, di lavoro agricolo si continua a morire. Tutto questo macchia la nostra regione e non è più sostenibile. Vanno aumentate le ispezioni, i controlli, vanno tolti contributi pubblici a chi viola le norme. Va fatta seria azione di prevenzione e contrasto al lavoro nero e grigio che offende e impoverisce i lavoratori, sottrae ingenti risorse alla collettività in termini di tasse e contributi evasi.

Lo Stato deve far sentire la sua presenza in questa partita. Così come nel contrasto alla criminalità organizzata, nei nostri territori sempre più forte e sempre più dentro le dinamiche economiche e politiche. Questi sono i motivi che tengono lontani gli investimenti, non certo la richiesta di rispettare un contratto di lavoro. Da questo orizzonte di precariato a vita scappano i nostri giovani, che più si qualificano più hanno difficoltà a spendere nella nostra regione le proprie conoscenze, per il ritardo che vive il sistema imprenditoriale, che sempre più dovrebbe connettersi al mondo delle università e della ricerca. Dovremmo gioire di uno zero virgola in più di prodotto interno lordo senza veder crescere la ricchezza collettiva? Dovremmo essere contenti, a fronte dei 120mila posti di lavoro persi dal 2008, di averne recuperate alcune migliaia, tutti precari, con l'assurdo che oggi è povero anche chi lavora?

Un Sud penalizzato anche dalla totale assenza di politiche industriali nazionali. Confindustria è arrivata a definire "spettacolare" la crescita dell'industria al Sud. In Puglia, dall'inizio dell'anno, sono stati aperti 35 tavoli di crisi presso la task force per l'occupazione della Regione, tutti inerenti il settore manifatturiero e quasi tutte grandi aziende. In Puglia, sono aperte vertenze di valenza nazionale, come quella dell'Ilva. In Puglia, le ore di cassa integrazione autorizzate nei primi sei mesi del 2017 per l'industria sono state 22 milioni di ore, con un aumento di quasi il 50 per cento rispetto allo scorso anno. Certo la realtà pugliese presenta, come detto, imprese che investono e internazionalizzano, ma questi sono i numeri, altro che crescita spettacolare.

Un altro dato ci preme segnalare: la scarsa propensione delle imprese agli investimenti, come testimoniato dal rapporto annuale della Banca d'Italia nel report dedicato alla Puglia. Crescono redditività e margini di guadagno, ma non si reinvestono. In una realtà molto competitiva non è difficile immaginare quale futuro attende un'impresa che non investe.

E questo spiega perché, a un aumento del Pil, non corrisponde un aumento dell'occupazione né un miglioramento qualitativo della condizione lavorativa.

E in questo scenario due grandi e ricche regioni del Nord propongono referendum con aspirazioni autonomiste. Va fatta un'operazione di chiarezza a proposito del sempre richiamato "residuo fiscale", che è alla base delle iniziative "nordiste" e palesa come le regioni del Sud ricevano dallo Stato centrale più di quanto versano.

In primis, va detto che le regioni centro-settentrionali, più sviluppate, già ricevono risorse maggiori di quelle del Mezzogiorno. A tutti andrebbe però ricordato che la redistribuzione delle risorse non è una mancia per il Mezzogiorno, ma risponde al dettato costituzionale, dove all'articolo 119 si legge che lo Stato *"promuove lo sviluppo, la coesione e la solidarietà sociale e rimuove gli squilibri economici e sociali"*. Tra territori e tra persone, tra chi ha di più e chi ha di meno, dentro i confini di una stessa regione e tra diverse regioni perché, fino a prova contraria, l'Italia è un

paese e non una confederazione di stati. L'equivoco di fondo è una lettura regionalistica della differenza tra quanto versano i contribuenti tramite il pagamento delle imposte e i benefici che ne derivano sotto forma di spesa e servizi pubblici.
Ad esempio, il mercato di venti milioni di persone che vive nel Mezzogiorno d'Italia ha un import che per il 70% proviene dalle regioni del Nord. Un'interconnessione naturale in un sistema Paese, al quale non si può guardare con la lente territoriale solo quando si parla di tributi e risorse pubbliche. Inoltre, non si considerano alcuni fattori di contesto che impediscono un pieno sviluppo del Sud: penso al capitale produttivo, alla sicurezza, alla qualità dei servizi pubblici, alle infrastrutture. Un tema quest'ultimo che vede lo Stato ancora poco attento a investimenti che colmino il divario tra Nord e Sud del Paese.
Il Programma operativo nazionale infrastrutture e reti 2014-2020, che interviene nelle regioni Puglia, Campania, Sicilia, Basilicata e Calabria – fondamentale perché a esso è affidato l'intero ammodernamento del sistema ferroviario e della logistica nelle aree a maggior ritardo di sviluppo- ha scontato e sconta notevoli ritardi. Se si vuole rendere competitivi i nostri territori, non si può non intervenire sulle reti ferroviarie migliorando i tempi di percorrenza, implementando l'intermodalità, ottimizzando il sistema portuale e aeroportuale. E questo vale sia per le merci sia per la mobilità delle persone, a livello regionale e interregionale.
Nel 2015, il Contratto di programma del Governo con Ferrovie prevedeva 73 miliardi e 600 milioni di investimenti, ma di questi erano destinati al Sud solo 13 miliardi e 800 milioni, pari al 19% del totale dello stanziamento. Mentre il Mezzogiorno rappresenta il 40% del territorio nazionale, il 34% della popolazione e il 24% delle tasse pagate in Italia. Ancora, mentre l'allegato al Documento di Economia e Finanza 2017, con il quale s'intende avviare un processo di riforma della pianificazione e della programmazione delle infrastrutture in Italia, si intitola "Connettere l'Italia", la Puglia risulta penalizzata sulla dorsale ferroviaria adriatica e appenninica, con il binario unico sulla Lesina-Termoli e sulla Foggia-Caserta. Se, nel secondo caso, i lavori sono in corso ma il termine è stato spostato sempre più in avanti negli anni, con ritardi e fallimenti di aziende vincitrici degli appalti, nel caso della linea adriatica non si può prevedere un inizio e quindi una conclusione delle opere. Gap che penalizzano la nostra regione anche rispetto all'accessibilità turistica, tenuto conto anche della qualità del servizio che offre un parco rotabile in Puglia, che presenta un'età media di quasi 20 anni, per i turisti ma soprattutto per i 155mila viaggiatori che si spostano ogni giorno con Trenitalia o con le ferrovie in concessione. Con quello che significa anche in termini di sicurezza, in un territorio segnato da tragici eventi.
Se queste sono le politiche, se questo è il passo, denuncia lo Svimez, serviranno più di dieci anni al Mezzogiorno per tornare ai livelli pre-crisi, quando già c'era una condizione di grave arretramento. Servono allora investimenti pubblici, serve un raccordo di tutti i canali di finanziamento e un forte protagonismo dei territori, in una logica partecipata e anche di assunzione di responsabilità circa obiettivi e compiti.
Occorre creare condizioni di contesto, rafforzando e migliorando le infrastrutture e la pubblica amministrazione. Da parte nostra, lavoriamo ai tavoli istituzionali per orientare le risorse – a partire dai fondi strutturali – verso investimenti di qualità, innovativi, legati alla creazione di occupazione aggiuntiva. Solo così per le imprese del Mezzogiorno – dentro una cornice di interventi pubblici e puntando su lavoro e produzioni di qualità – sarà possibile competere sui mercati globali.
Un tema, quello dello sviluppo del Sud, che per la confederazione nazionale deve essere al centro dell'agenda politica, tanto da aver convocato nel capoluogo salentino, nei due giorni precedenti la kermesse, la sua assemblea generale dedicata proprio al Mezzogiorno. Forti del lavoro fatto con Laboratorio Sud per costruire una vertenza che non può che essere assieme nazionale e territoriale.
Chi pensa si possa procedere in solitudine o in ordine sparso – questo il messaggio lanciato dalle Giornate del Lavoro - senza un quadro di priorità e interventi definiti, rischia di condannare questo Paese e il nostro Mezzogiorno a un crinale di povertà e declino inarrestabile.

La scomparsa del dolore

di Nino Cortorillo, Segretario nazionale Filt-Cgil

Cosa accade quando uno dei sentimenti più profondi di un essere umano si trasforma e chi lo vive lo rende non solo pubblico, ma si presta a diventare esso stesso parte di una scenografia ideata e diretta da altri?
Il dolore per una perdita, da atto profondamente personale o famigliare, diventa così altro, si trasforma in materia a disposizione di un pubblico che spesso nulla sa e nulla prova.
Un tempo la morte e il dolore che ne susseguiva era vissuta all'interno di una comunità con i suoi confini precisi. Il limite tra chi condivideva e chi solo conosceva era chiaro. Come a cerchi concentrici si andava dalla intimità alla sola notizia. Aveva i suoi canoni e i suoi riti, diversi da luogo a luogo, ma faceva parte di un vissuto con poche sfumature.
Ogni dolore, ogni perdita, era diverso dal senso soggettivo profondo con cui ognuno esprimeva verso l'esterno il sentimento che provava. Intensità e coinvolgimenti diversi propri di ogni legame che si era rescisso. Vi poteva essere anche una componente di ipocrisia o un eccesso di teatralità, ma erano dati da un bisogno di socializzare il proprio dolore a chi faceva parte anche in forma allargata della propria vita.
Il dolore di una scomparsa racchiude l'irreparabile ed anche l'irrisolto. Nessuno può anticipare quanto quel dolore resisterà al tempo e quanto peserà nella vita di ogni persona. Coloro che lo portano dentro, proprio dentro sé, lo avvolgono con mille gesti quotidiani e una ricerca di felicità o serenità, spesso irraggiungibile. Nessuno sa prima se si dissolverà o si attenuerà con nuove gioie o se ogni felicità sarà invece imprigionata all'interno di quel bozzolo oscuro che non trova guarigione possibile.
La frase " *di fronte al dolore si è muti, non si trovano le parole*" esprime proprio la difficoltà di ognuno sia di trasferire le proprie emozioni in parole sia di condividerlo sentendosi parte di quel dolore. Non a caso si condivide più il silenzio o il tono della voce o il calore di un abbraccio, che il significato di parole che oscillano tra un senso profondo e una banalità assoluta.
Nelle immagini dei funerali contadini dell'Italia povera, le case ove si viveva il lutto erano piene di persone, donne soprattutto, perché le donne conoscono meglio il dolore, che facevano una presenza muta, rotta solo dal ripetersi infinito della recita di un rosario.
La dimensione individuale e quella del rito che accompagnava il dolore creavano la scena dentro cui ognuno poteva trovare una propria collocazione. L'equilibrio forse impossibile tra la solitudine del dolore e l'offerta discreta di empatia e solidarietà.
Ma quel rito, pensiamo al funerale, ha subìto da tempo l'invasione di una simbologia che fuoriesce da ogni liturgia religiosa o anche civile. La comparsa da anni di scritte sui muri a ricordo dei morti, come fossero slogan a metà tra quelli politici e quelli da stadio, i frequenti palloncini bianchi liberati in cielo, l'applauso per me osceno sul sagrato della chiesa.
Parliamo anzitutto del lutto e della morte che non abbia le caratteristiche del dramma collettivo, per la notorietà di chi è coinvolto o per una tragedia dai risvolti politici che porta un intero paese a essere coinvolto nella morte cruenta avvenuta o sulle sue cause.
Il passaggio dalla carta stampata alla televisione, da tempo, ha non solo segnato la possibilità di arrivare a una platea infinita, ma ovviamente di passare dalla parola scritta alla immagine. Che inonda di contenuto con una presa diretta e ininterrotta.
Il dolore, la rappresentazione del lutto e della morte, diventa immagine e trasforma le persone che lo vivono in attori di se stessi. La pressione mediatica sembra non trovare quasi mai ostacoli e le stesse persone si offrono senza alcuna vergogna.
L'evento preferito, e quindi la scenografia preferita, è quella dell'omicidio. Più coinvolge soggetti deboli, bambini, o argomenti delicatissimi, come una violenza sessuale, più la messinscena non trova alcuna forma di pudore.
Le cronache che sono rapidamente passate dalla parola scritta alla immagine televisiva con contorno macabro di ricostruzioni e dibattiti, alla diffusione pervasiva dei social forum, hanno definitivamente portato questa morbosa scenografia agli smartphone di ognuno di noi.
La ritrosia a parlare o narrare del dolore e della morte non esiste quasi più. La separazione tra racconto e realtà si spegne.

La separazione tra la propria intimità, che dovrebbe proteggere, e l'ambiente esterno, composto di sconosciuti, si annulla.
Gli stessi confini dentro cui il dolore si esprimeva si sono annullati ma, anziché dare più evidenza al dolore, lo hanno annacquato privandolo di consistenza.
Questa trasformazione della morte e del dolore che porta chi lo vive a diventare protagonista per 15 minuti della propria esistenza, si imprime come un calco buio sulla nostra epoca.

In una poesia Pessoa scrive:
Il poeta è un fingitore
Finge così completamente
che arriva a fingere che è dolore
Il dolore che davvero sente.

Là il dolore deve diventare finzione, essere mimetizzato per poter essere descritto, raccontato.
Qui, nell'epoca senza difesa dei media e social forum, il dolore perde di consistenza, di solidità, di verità.
Diventa banale, una rappresentazione scenica e il pubblico esprime come fosse una giuria di un reality il proprio commento e il proprio voto. I commenti sull'omicidio di una bambina sono appunto privi di umanità. La madre o i famigliari che si offrono nel raccontare non appaiono come persone stravolte dal dolore e quindi incapaci di realizzare cosa dicono e dove lo dicono.
Interpretano un ruolo che hanno visto già molte volte interpretato da altri e che hanno commentato stando a casa o dando il proprio sfogo in una chat qualunque. Non a caso, il canone linguistico si esprime usando le stesse modalità offensive e di giudizio che riguardano le liti politiche o le liti calcistiche.
La trasformazione del dolore e del lutto in evento mediatico e dei social forum rende fintamente protagonisti gli spettatori e spettatori di se stessi i protagonisti. Strano che nessuno si sia proposto di realizzare book fotografici, anziché di una festa, di un funerale e della sua storia da poter rivedere con calma negli anni futuri.
Così il dolore, elemento in sé sacro della vita e della sua perdita, diventa presupposto di un gioco morboso. Le immagini del dolore e dei commenti sono trasmesse e amplificate. Ma, anziché aumentare la condivisione, quel dolore alla fine lo si annulla.
Gli attori che si prestano a rendere questo loro dolore parte di un copione, che sia per ego o per generare audience, lo trasformano da atto privato in atto sociale, che interpreta un cambiamento profondo.
Se osserviamo bene, questo pubblico assiste e gode di questo annullamento del dolore sia che attenga ad un fatto privato sia

che riguardi uomini, donne o bambini morti annegati nei nostri mari. Sono fatti apparentemente distanti e legati ad avvenimenti distanti. Ma, al contrario, interpretano un'epoca. Un cinismo di massa che partecipa senza alcun pathos verso i morti vicini e quelli lontani. Giurie che condannano o assolvono presunti assassini o violentatori sono le stesse che urlano il loro egoismo sociale al grido di "prima noi" oppure "che muoiano in mare cosi ne partono meno".

Non si tratta minimamente di spostare su un piano politico la lettura di questi fenomeni. Oltretutto la politica ha abituato, negli ultimi anni, a uno schema brutale amico/nemico per cui ogni argomento diventa appunto una rissa da stadio.
Metodo che impedisce di leggere quali profonde trasformazioni si realizzano nel vissuto delle persone. Una comunità che ha perso o mutato il significato del dolore, perde quella umanità senza la quale lo stesso sentimento di appartenenza a un insieme più vasto e profondo della propria persona, ha senso.
La banalizzazione della morte e del dolore non sono parte di una nuova ideologia. Nessuno la rivendicherebbe ovviamente. Eppure quel substrato di disumanità oggi attraversa quel momento fondamentale della vita che è la sua fine. E genera un'assenza di pietà che coinvolge gli altri momenti della vita.
Ognuno di noi può non domandarsi se sia tutto inarrestabile o se, al contrario, si debbano riaffermare concetti elementari, senza i quali nessuna umanità potrebbe esistere.

La crisi della democrazia

di Stefano Malorgio e Luca Stanzione - Segreteria Generale FILT Milano Lombardia

La crisi della democrazia nei posti di lavoro è talmente dirompente che vi è bisogno di una Politica e di una Sinistra che ritorni a dare voce al Lavoro come spazio in cui ogni persona costruisce il senso di sé, come luogo di costruzione dei legami sociali e civili di questo Paese e luogo in cui la Democrazia trovi la sua dimensione più concreta e tangibile.

Da cinque anni, la Filt-Cgil Milano Lombardia dedica alcuni giorni di luglio alla riflessione e all'approfondimento di tematiche utili all'attività quotidiana delle strutture sindacali. Quest'anno il tema è stato "Crisi della Democrazia, nel mondo, in Italia, tra i lavoratori" e abbiamo voluto come emblema il quadro dell'uomo di Haring che tiene fra le mani la testa e la pancia. Questa raffigurazione rappresenta la difficoltà e la grande sfida di ogni uomo e di ogni donna nel tenere assieme, fra le mani, la testa e la pancia: trovare un equilibrio tra le passioni, i bisogni, le proprie aspettative, la propria rabbia e la Ragione, la Proposta, la Prospettiva, lo sguardo lungo sui problemi del domani.

L'equilibrio fra la testa e la pancia, fra la ragione e la rabbia è - per chi fa sindacato - trovare un punto di incontro fra le aspettative legittime di chi lavora e i risultati sindacali che si riescono ad ottenere per i lavoratori che rappresentiamo. In mezzo c'è la Contrattazione come baricentro in cui si realizza questo equilbrio. Se va in crisi l'equilibrio e prevalgono le aspettative dei lavoratori oppure, al contrario, la necessità di un "accordo pur che sia", la Contrattazione entra in crisi. Questo rischia di mettere in discussione la nostra idea di Sindacato Generale e Confederale. Ma se un giorno questo nostro modello di Sindacato non dovesse più esistere, non prevarrebbe la solitudine di ogni singolo lavoratore di fronte all'azienda, o almeno non subito, ma un altro tipo di Sindacato, un sindacato incapace e impossibilitato a trovare nella contrattazione un luogo di soddisfazione dei bisogni dei lavoratori. Avremmo un "Sindacato Portavoce", in cui qualsiasi aspettativa, egoismo e individualismo possono trovare spazio.

La politica. Questo problema non è solo del Sindacato. Oggi anche la Politica attraversa una profonda crisi di credibilità e di legittimazione. Movimenti populisti si affacciano in tutta Europa. Sono portavoce di una rabbia civile diffusa contro le classi dirigenti, contro i governi di qualsiasi colore politico, contro l'Europa. Spesso sono movimenti sovranisti, nazionalisti e fascisti; altre volte assumono il volto di una sinistra radicale e alternativa alla sinistra del secolo scorso; molte volte rifiutano la tradizionale divisione fra destra e sinistra, come nel caso italiano, per scoprirsi dietro l'angolo difensori dell'apologia di Fascismo, contro qualsiasi politica del'accoglienza dei migranti e contro qualsiasi dimensione della politica europea.
Tutti hanno caratteristiche similari: un uomo solo al comando- un leader indiscusso e indiscutibile - scarsa democrazia interna, il rifiuto di qualsiasi democrazia delegata e, nello specifico, la repulsione per il sindacalismo europero generale e confederale. Tutti assumono il profilo di forze "antisistema" cioè forze candidate all'eterna opposizione.
Le culture politiche che hanno abitato il secolo scorso e il primo decennio degli anni duemila hanno scelto, in questi anni più recenti, due strade. Le grandi coalizioni fra socialisti e democristiani - la Germania, l'Italia, oggi la Spagna - e un'altra strada che non ha ancora trovato il suo pieno sviluppo e che vede nell'esperienza di Macron in Francia un primo esperimento. Ovvero il superamento delle culture politiche tradizionali, una strada troppo simile all'idea di esclusione della distinzione fra destra e sinistra tipica dei populisti, per candidarsi a rappresentare in una sola forza la sinistra tradizionale e la destra mercatista. Non è un caso che Macron esca dal Partito Socialista e raccolga voti nella destra gollista francese e il Partito Socialista francese scenda ai suoi minimi storici. L'autosufficienza del principale partito della sinistra riformista italiana sembra aver scelto una strada simile a quella francese per stessa ammissione del suo leader. Entrambe queste due strade - quella francese di Macron e quella italiana di Renzi - rifiutano l'idea di una rappresentanza sindacale generale e confederale, almeno nella loro dimensione propagandistica. Entrambe, attraverso il Job Act italiano e francese e attraverso il ripristino dei voucher in Italia, consumano una profonda frattura con il mondo del lavoro organizzato e rappresentato dal sindacalismo confederale. In altre parole, decidono di combattere l'avanzata dei movimenti populisti assomigliando essi stessi alle forze che si candidano a sconfiggere l'èlite della democrazia rappresentativa.
La Gran Bretagna e l'esperimento del Labourismo di Corbyn sembra essere una terza via, distinta e alternativa all'idea che i populisti possano essere sconfitti o attraverso le Grandi Coalizioni o attraverso il superamento della storia della sinistra europea. Una strada ancora tutta da verificare ma che, da subito, ha scelto di continuare a rappresentare il mondo dei lavori, i giovani, che hanno subìto le conseguenze più distruttive della crisi economica, chi ha visto perdere assieme al posto di lavoro la propria identità e il proprio scopo di vita. Per questo abbiamo deciso di invitare ai nostri lavori un rappresentante del Labour inglese, per capire e indagare, per continuare a sperare che quella strada possa essere, nel futuro, il solco in cui, anche in Italia, il Mondo del Lavoro, con tutte le sue distinzioni e differenze, possa trovare una propria rappresentanza.
Cosa ha prodotto la nascita di movimenti che contestano radicalmente la dimensione europea delle politiche? Non abbiamo tutte le risposte. Possiamo dire che, in una

fase di crisi economica così profonda da mettere in discussione lo sviluppo dell'occidente per come lo abbiamo conosciuto dalla seconda guerra mondiale al primo decennio degli anni duemila, la strada scelta di contenimento della spesa pubblica ha scaricato sul mondo del lavoro e sui giovani il peso più grande. Ha pagato il prezzo più pesante chi in Europa ha sofferto di più. Eppure, questa motivazione, da sola non basta a spiegare che cosa è successo in tutto l'occidente.
Ne è prova quello che abbiamo visto avverarsi negli Stati Uniti: la vittoria di Trump - "first the America"- a seguito di una politica , quella del presidente Obama che, al contrario, è stata contraddistinta dall'aumento della spesa pubblica, dall'aumento del Prodotto Interno, dalla riforma sanitaria in senso più inclusivo, dalla riforma del salario minimo. Trump è la faccia populista con cui l'Europa, che ha scelto una diversa politica economica rispetto agli Stati Uniti, sta vivendo da tempo.
In tutti i casi, nel mondo occidentale si è aperto un conflitto del Basso verso l'Alto, di chi si percepisce come escluso contro chi è vissuto classe dirigente. E per classe dirigente non intendiamo solo chi governa i paesi, ma anche chi governa le aziende e chi assume il compito di rappresentare il Lavoro. È un conflitto che costruisce una trincea tra chi si candida a governare i processi – che non equivale a chi governa le istituzioni – e chi non vuole farsi governare.

Le generazioni. Dentro questa frattura c'è anche un conflitto fra generazioni. Guardiamo per un istante all'Italia. Dai dati Eurostat emerge che l'Italia, in confronto ad altri paesi europei, ha una spesa sociale tutta sbilanciata sulle generazioni più anziane. Solo il 3% della spesa totale è dedicato a politiche per le famiglie e i minori, contro l'8,3% della Danimarca, il 6,6% dell'Irlanda o il 4,4% della Francia. Il 2,4% è destinato alle politiche per la disoccupazione, mentre la Germania spende il 4% e la Spagna il 4,6%. In Italia, dentro la crisi economica, il welfare famigliare ha consentito la sopravvivenza delle generazioni più giovani. Le Pensioni sono state il salvagente per chi ha perso il lavoro o per chi un lavoro lo conosce solo intermittente. In questo contesto, l'Italia ha deciso riforme strutturali di sostegno al reddito dei pensionati e sostegno all'occupazione giovanile a spot, saltuarie e non strutturali. Ha deciso di evitare una riforma degli ammortizzatori sociali, come chiedeva la CGIL, a favore di altre voci della spesa pubblica. Queste politiche hanno prodotto una stabilizzazione delle condizioni delle generazioni più anziane e una maggiore dipendenza delle generazioni escluse dal mondo del lavoro o che faticano a entrarci. Risultato: tutti scontenti. In questa scontentezza trovano consenso sia chi interpreta solo a parole e a slogan i sogni di due generazioni, sia chi in nome della battaglia contro le èlite raccoglie consenso infragenerazionale. Il nostro, insieme alla Grecia, rimane il Paese con il più alto tasso di disoccupazione giovanile – oltre il 40% - e il minor tasso di istruzione e specializzazione professionale.

L'Italia ha sbagliato le politiche di redistribuzione di quel poco di ricchezza che, dentro le compatibilità delle regole europee, è stato consentito avere. È però altrettanto necessario dire che lo ha fatto nella più profonda crisi demografica dal doppguerra ad oggi. In altri termini, ha scelto di intervenire sul corpo malato come si interviene in un Pronto Soccorso, ma non ha deciso la cura di lungo termine. Noi, la CGIL, abbiamo proposto la strada delle riforme strutturali: il Piano per il Lavoro e la Carta dei Diritti sono la nostra proposta per le generazioni che ci sono e che verranno.
Al contempo, abbiamo sperato che, attraverso il protocollo sulle pensioni, potesse essere data una risposta alle generazioni che hanno salvato i figli dal pignoramento della propria casa e i nipoti dalla mancanza di lavoro, delegando ad un secondo tempo le risposte alle generazioni più giovani. Una speranza che non ha trovato, ad oggi, un riscontro nelle politiche del governo e che rischia di farci percepire come un interlocutore inutile per i giovani del nostro paese.

In tutto questo, cosa sentiamo che manchi da parte della politica? Cosa pensiamo che la Sinistra abbia rinunciato a fare?
La Sinistra nuova e tradizionale ha rinunciato a leggere la crisi econimica e lo scontro tra il Basso e l'Alto, tra chi soffre e chi si assume il compito della rappresentanza, in uno scontro fra chi ha tanto e chi non ha pressochè nulla. È come se avesse rinunciato a rappresentare i più poveri, chi lavora e chi ha perso il lavoro. Ha usato lo scontro generazionale per raccogliere consenso, si è assunta il compito di farsi portavoce delle nuove generazioni in una campagna elettorale perenne, per tradire quelle aspettative nel momento in cui ha assunto il compito di governare. Ha usato anche la critica rivolta alle organizzazioni di rappresentanza del lavoro non per rappresentare il Lavoro, ma per raccogliere consenso. In questo c'è persino il superamento di quello che in Europa ha rappresentato l'esperienza Blairiana. Blair rompe con il Sindacato, ridimensiona il ruolo delle Unions nella determinazione delle scelte interne al partito, sceglie la strada delle privatizzazioni in opposizione alle politiche sindacali degli anni novanta in Gran Bretagna, ma lo fa candidandosi a rappresentare in un modo diverso il Lavoro. Non lo diciamo per giustificare quella scelta, ma per dire che si tratta di una scelta perfino diversa da quella che stiamo vivendo.

Cosa c'entra in tutto questo la nostra quotidianità? A cosa ci serve quest'analisi, nel contesto che viviamo dentro le aziende e nella contrattazione?
I cobas nella Logistica e le organizzazioni corporative nei settori storici della nostra categoria svolgono lo stesso ruolo delle forze antisistema che si affacciano in Europa. Fondano la propria esistenza sull'eterna opposizione alle organizzazioni confederali e, nello specifico, alla CGIL. Propongono un modello di Sindacato che esclude qualsiasi ipotesi di mediazione, costruiscono un'immagine di se stessi come "portavoce" dei bisogni dei lavoratori, quali che siano le aspettative anche quando quelle aspettative assumono il volto dell'egoismo dei meno sui più.
Un "sindacato portavoce" che, in realtà, copre e legittima un articolato sistema

della rappresentanza e dell'organizzazione del lavoro basato sulla distinzione etnica. Dentro il sindacalismo di base quei lavoratori sono organizzati sulla base dei paesi di provenienza, della lingua che si parla, della religione che si professa. Lo denunciamo da anni, ma oggi questa forma di organizzazione non solo produce un insopportabile e indegno sistema di caporalato, ma mina l'integrazione, mette in discussione il tessuto democratico delle imprese, riduce gli spazi di libertà degli individui, ghettizza. Eppure questa modalità è diffusa nel settore della Logistica, che ha visto negli anni della crisi economica una propria espansione, quote di profitto spostarsi in capo alle imprese e lavoratori che, pur nella crescita dei propri salari netti e del proprio potere contrattuale, ripropongono uno scontro fra chi ha di meno (il lavoro) e chi ha visto aumentare la propria rendita di posizione (le imprese). La stessa modalità la viviamo nella filiera di DHL in uno scontro continuo dei drivers che rivendicano legittimamente condizioni migliori a qualsiasi costo. Organizzazioni sindacali di base che utilizzano lo scontro, il fermo delle attività, il blocco della distribuzione dei farmaci salvavita per qualsiasi rivendicazione di natura salariale. Spesso non si tratta della salvaguardia del posto di lavoro, ma unicamente dell'aumento del proprio reddito.

In questo scenario, le organizzazioni sindacali confederali sono lasciate sole dalle istituzioni e dalla politica. Questo produce due conseguenze. La prima è che si fa strada l'idea che la battaglia salariale per la redistribuzione del reddito sia più importante del Lavoro: il netto in busta paga prescinde dal lavoro che si svolge, dalla professionalità di quei lavoratori perché non è ricondotto ad una contrattazione nazionale. La seconda conseguenza è che – non avendo forze politiche in grado di leggere quello che succede nel settore e nelle dinamiche sindacali – il sindacalismo confederale agisce nella solitudine e quindi rischia di limitare la propria azione ad un intervento contrattuale che non produce scelte sul piano normativo.

Un esempio su tutti: la vertenza che ha visto la Filt impegnata nella filiera Amazon per la rivendicazione dell'applicazione del Contratto Nazionale della Logistica, con la mobilitazione di tutta la categoria che ha portato alla firma di due accordi importanti con due aziende che svolgono le consegne per Amazon. Lo abbiamo fatto in un contesto politico e istituzionale in cui Amazon è salutata – a ragione - come l'azienda che in Italia dà gambe all'innovazione industriale, nell'assenza di una normativa legislativa che leghi il Lavoro, il processo produttivo e la specificità delle mansioni all'applicazione di un Contratto Nazionale. Un compito – quello di dare regole generali ad un settore – che non può essere demandato all'azione sindacale, ma che deve essere frutto di una consapevolezza politica e di una traduzione legislativa adeguata.

Nei settori in cui in questi anni, al contrario rispetto al settore del trasporto merci, abbiamo vissuto un restringimento delle risorse economiche, viviamo la stessa crisi della democrazia delegata con alcuni necessari distinguo. Ad ogni appuntamento per il rinnovo delle rappresentanze sindacali unitarie, registriamo un alto tasso di partecipazione e affluenza al voto, con un buon risultato per il sindacalismo confederale. Un quadro che è smentito ogni qual volta quelle stesse rappresentanze sono chiamate alla sigla di accordi aziendali. Puntualmente, su richiesta delle organizzazioni sindacali non confederali – e in alcuni casi con il consenso di CISL e UIL – è chiesto il voto di convalida attraverso referendum tra i lavoratori. Le nostre stesse RSU, sentendosi deligittimate alla sigla di un accordo, chiedono alle strutture sindacali di procedere in questa direzione. Siamo di fronte ad un cortocircuito in cui le Rappresentanze Aziendali, forti del voto di elezione dei lavoratori, sono messe in discussione ogni volta che svolgono il proprio lavoro di mediazione e di contrattazione. Un voto referendario esercitato per lo più in assenza di aziende a rete, come stabiliscono i protocolli interconfederali del maggio 2013 e del gennaio 2014 e le relative applicazioni nei Contratti Nazionali di categoria. Anche in questo caso, nel nome di "uno vale uno" è sistematicamente messo in discussione il ruolo di rappresentanza che, per sua natura, è un ruolo di mediazione degli interessi e, in definitiva di contrattazione.

L'esercizio della democrazia diretta rischia – in assenza di regole esigibili e riconosciute – di essere la negazione stessa della contrattazione e, in definitiva, della Democrazia. Mediare e Contrattare si traduce in questi settori nel rappresentare contemporaneamente le esigenze del personale viaggiante, del personale di terra e del personale amministrativo.

Alitalia e la vicenda del Referendum è il paradigma di queste contraddizioni: si sommano i ritardi della politica nell'affrontare i temi della contrattazione nei posti di Lavoro e le istanze antisistema dei lavoratori.

Se ad ogni mediazione si richiama l'esercizio della democrazia diretta, in assenza di una cultura solidaristica, questo può solo produrre la difesa corporativa della professione da un punto di vista numerico più avvantaggiata. Lo stesso vale ogni volta che avanza l'idea dentro la contrattazione della costruzione del cosiddetto doppio binario: visto che siamo in fase di ristrettezza di risorse, manteniamo un livello di reddito e tutele preservato per chi già c'è e scarichiamo su chi verrà le conseguenze del contesto in cui operiamo.

Una via breve ingiusta e dispari che, in una consultazione referendaria a voto diretto, può trovare ovviamente una sua legittimazione per il solo fatto che i lavoratori che verranno, i più giovani, non votano. Una dinamica che dà fiato a coloro che, per un proprio tornaconto di rappresentanza, alimentano uno scontro generazionale dentro le imprese non molto diverso dallo scontro di cui abbiamo prima detto, che riguarda il Paese e di cui rischia di essere investito il Sindacato Confederale.

Dal Protocollo alla Legge. Eppure, su questo, il Sindacato ha fatto la sua parte, dando vita ad un nuovo modello di relazioni industriali, codificando la modalità di approvazione degli accordi, lanciando alle controparti aziendali la sfida della riforma anche della loro rappresentanza.
La politica, le istituzioni e la Sinistra sono rimasti a guardare e, a volte, hanno provato a capitalizzare questa crisi della rappresentanza e della democrazia della delega. Avremmo, al contrario, bisogno che la Sinistra si rimettesse in connessione con questi problemi e proponesse una Legge che regoli definitivamente i processi democratici della contrattazione.
Noi partiamo ovviamente dal nostro punto di vista: i trasporti. Settore ad alto potere contrattuale che, nell'impossibilità di costruire la mediazione e gli accordi, vede aumentare la propria conflittualità scaricandola sugli utenti, i cittadini e i clienti. La politica – o meglio alcuni esponenti dei partiti – ad ogni sciopero nei trasporti delle persone, riempiono le colonne dei giornali ricordando le diverse proposte di legge depositate. Anche su questo la sinistra rischia il mutismo, o peggio, una deriva che vorrebbe la conflittualità sindacale ingabbiata a tal punto da rischiare, sul lungo periodo, di detonare. Ci vorrebbe una normativa che leghi la misurazione della rappresentanza all'esercizio del diritto di sciopero. Senza negare ad alcun sindacato la possibilità di indire lo sciopero nei servizi di pubblica utilità, ma restituendo ai lavoratori e alle organizzazioni più rappresentative il diritto di esercitare lo sciopero in maniera prioritaria. Per fare questo è necessaria una lettura delle dinamiche democratiche nei posti di lavoro, il riconoscimento del sindacato confederale come soggetto di organizzazione e interpretazione del conflitto, dando gli strumenti per esercitare con autorevolezza la rappresentanza.
Che fare? Abbiamo detto: una legge sulla rappresentanza; una legge che leghi rappresentanza del lavoro e delle imprese alla contrattazione; una legge che costruisca un nesso fra rappresentanza e diritto di sciopero; una legge che leghi il processo produttivo, la tipologia di lavoro al Contratto Nazionale da applicare.
Per parte nostra, nella Logistica dobbiamo aprire una grande vertenza per il riconoscimento della professionalità, del ruolo indispensabile dei lavoratori dentro l'"economia della connessione". Una grande battaglia anche salariale che dia una risposta alla necessità di veder retribuito il Lavoro. Una battaglia su un contratto nazionale che possa farci sperare in un modello contrattuale che affronti – non solo da un punto di vista tecnico – come si regola la dinamica di crescita dei salari.
Nel settore merci, la nostra battaglia per una giusta retribuzione è legata al fatto che, in questi anni, il settore ha visto crescere la propria posizione sul mercato, ha visto generare ricchezza che non si è tradotta proporzionalmente nella valorizzazione del Lavoro. È successo il contrario nel trasporto delle persone. Crediamo sia possibile cominciare a pensare ad un modello di crescita dei salari legati ad alcuni indicatori di crescita economica, settore per settore.
La nostra due giorni si è conclusa con il confronto fra il Sindaco di Milano, Giuseppe Sala e Susanna Camusso che hanno affrontato un tema con il quale quotidianamente facciamo i conti. Le Grandi Metropoli Europee, investite e attraversate da dinamiche produttive sovranazionali, si trasformano in una grande piattaforma in cui scelte transnazionali non hanno alcun legame con il territorio. Le istituzioni, persino la dimensione Metropolitana delle grandi città italiane, non hanno possibilità di intervento; non hanno gli strumenti normativi ed economici per condizionare le scelte.
Il sindacato confederale, nelle grandi metropoli, ricerca nelle istituzioni territoriali un interlocutore di governo, ma si trova davanti a decisori pubblici impossibilitati a decidere, rischiando di essere percepito dalle persone che rappresenta come inutile per la risoluzione dei problemi che pone. Se questo tema non viene affrontato e se noi non cerchiamo una nostra strada sperimentale, saremo relegati ad un'azione sindacale tutta schiacciata dentro le categorie che non riesce a costruire una proposta complessiva, una visione della città. Tutto questo attiene alla buona volontà del Sindacato o del legislatore, ma la crisi della democrazia nei posti di lavoro, l'avanzare della rabbia sociale dentro i luoghi in cui le persone costruiscono aspettative individuali e collettive è talmente dirompente che vi è bisogno di una Politica e di una Sinistra che ritorni a dare voce al Lavoro come spazio in cui ogni persona costruisce il senso di sé. Il Lavoro come luogo di costruzione dei legami sociali e civili di questo Paese. Il Lavoro come luogo in cui la Democrazia trovi la sua dimensione più concreta e tangibile.

Catastrofi naturali o catastrofiche scelte politiche?

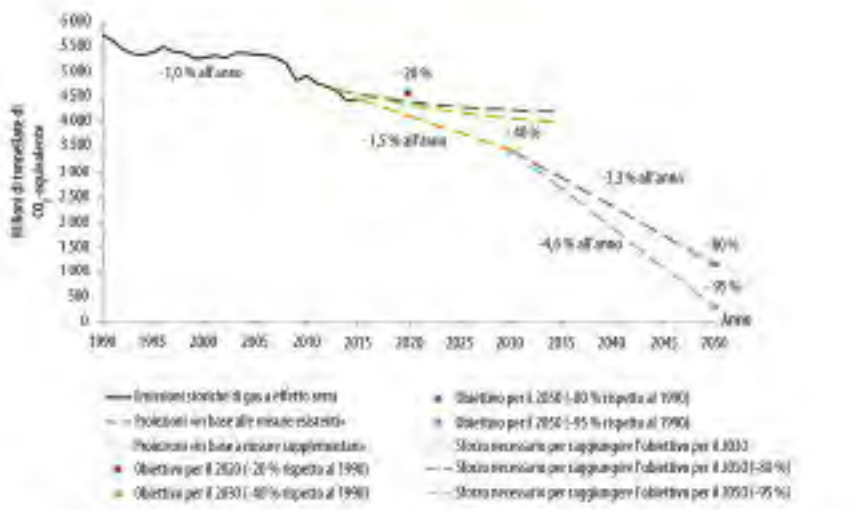
di Simona Fabiani, Responsabile politiche per il clima e l'ambiente - CGIL nazionale

Nel nostro paese non si fa prevenzione e manutenzione. Inoltre, l'abusivismo edilizio, la cementificazione selvaggia e uno sfrenato consumo di suolo hanno portato a costruire anche laddove non si sarebbe dovuto fare. Tutti questi elementi, sommati agli effetti dei cambiamenti climatici, determinano una situazione estremamente pericolosa.

Il cambiamento climatico, e le conseguenze correlate, sono i rischi più significativi che dovremo affrontare nei prossimi anni. Antonio Guterres, segretario generale dell'ONU, parlando all'Assemblea Generale del 19 settembre scorso, ha detto con chiarezza che il cambiamento climatico è, insieme alla "minaccia nucleare che non è mai stata così alta dal periodo della Guerra Fredda", la più grande minaccia globale.
L'ultimo rapporto dell'IPCC, il panel scientifico intergovernativo sui cambiamenti climatici dell'ONU, mette in evidenza che l'Europa meridionale e l'area mediterranea, nei prossimi decenni, dovranno fronteggiare gli impatti più significativi dei cambiamenti climatici e saranno fra le aree più vulnerabili del pianeta.
Per l'Europa meridionale gli impatti più rilevanti saranno legati all'aumento delle temperature, all'aumento della frequenza degli eventi estremi e alla riduzione delle precipitazioni annuali. Le dirette conseguenze saranno: siccità, ondate di calore e precipitazioni intense, ma anche l'aumento delle disuguaglianze in termini socio-economici, ambientali, di accesso a risorse naturali di qualità, di ecosistema e di salute.
Gli effetti del cambiamento climatico peggioreranno sempre più se non interveniamo con radicalità. Sono evidenti già oggi, a livello globale ma, negli ultimi mesi, anche nel nostro paese. Questa estate il paese è stato colpito da una crisi idrica di proporzioni storiche, con un calo delle precipitazioni che ha raggiunto anche punte dell'80%. La temperatura a luglio è stata superiore di 1,2°C rispetto alla media di riferimento e due terzi del paese hanno registrato livelli di siccità da allarme. Il 21% del territorio nazionale è a rischio desertificazione, rischio che sale al 41% nelle regioni meridionali. La siccità estiva ha causato oltre 2 miliardi di danni fra coltivazioni e allevamenti (dati Coldiretti). A settembre, a Livorno, un violento nubifragio ha causato allagamenti e smottamenti che hanno provocato sei morti. In una notte è caduta la pioggia che nel Livornese cade di solito in 5 mesi.
Il nostro è un paese fragile: per caratteristiche morfologiche siamo uno dei paesi più franosi al mondo. Sono oltre 7 milioni gli abitanti residenti in aree a rischio frane e alluvioni (12% del totale), dei quali oltre 1 milione vive in aree a pericolosità da frana elevata e molto elevata, mappate nei Piani di Assetto Idrogeologico (PAI) e quasi 6 milioni vivono in zone alluvionabili classificate a pericolosità idraulica media. Sono a rischio l'88% dei Comuni italiani (dati Italia Sicura - Presidenza del Consiglio dei Ministri).
Nel nostro paese non si fa prevenzione e manutenzione e poi ci sono l'abusivismo edilizio, la cementificazione selvaggia e uno sfrenato consumo di suolo che hanno portato a costruire anche laddove non si sarebbe dovuto fare. Tutti questi elementi, sommati agli effetti dei cambiamenti climatici, determinano una situazione estremamente pericolosa. Le bombe d'acqua, l'accelerazione, la frequenza e l'intensificarsi degli episodi di piogge estreme, di piene-lampo, di nubifragi intensi e violenti, concentrati nel tempo e localizzati nello spazio non sono più eventi imprevedibili, eccezionali o straordinari.
Non possiamo salvarci la coscienza classificando questi fenomeni come catastrofi naturali: sappiamo che sono fenomeni legati alle attività umane, alle scelte di politica industriale ed energetica, all'inazione della politica nel contrasto e nell'adattamento al cambiamento climatico.
Dobbiamo assumerci le nostre responsabilità, non è più sufficiente fare il processo a posteriori, dopo ogni evento drammatico in cui perdono la vita persone e vanno distrutte abitazioni e attività economiche. Ora è il momento dell'azione.
Citando sempre Guterres "È il momento di uscire dal percorso delle emissioni suicide, sappiamo abbastanza per agire". Non possiamo che condividere questa affermazione, considerato che il riscaldamento globale può condurci a catastrofiche conseguenze

FIGURA 1

Tendenze, proiezioni, traguardi e obiettivi di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra nell'UE



Fonte: Agenzia europea dell'ambiente, Trends and projections in Europe 2016 – Tracking progress towards Europe's climate and energy targets (Tendenze e proiezioni in Europa 2016 – I progressi verso gli obiettivi dell'Europa nel campo del clima e dell'energia)

economiche e sociali. Molti ancora però percepiscono, erroneamente, le implicazioni dei cambiamenti climatici come di lungo termine e non rilevanti ai fini delle decisioni da assumere oggi.
Per ridurre i rischi legati ai cambiamenti climatici, nell'Accordo sul clima di Parigi del 2015, è stato condiviso l'impegno a ridurre le emissioni e ad accelerare la transizione a un'economia a basse emissioni di carbonio. Non dobbiamo dimenticare che l'accordo sottoscritto ha l'obiettivo di mantenere l'incremento della temperatura globale ben al di sotto dei 2°C, continuando gli sforzi per mantenerlo entro 1,5°C ma che gli impegni di riduzione delle emissioni (NDC) assunti collettivamente dai vari paesi, anche se fossero rispettati, porterebbero a un aumento della temperatura oltre i 3,5°C.
Questo ragionamento vale anche per l'Europa. Come ci mostra la figura 1, tratta dal Report della Corte dei Conti Europea "L'azione dell'UE in materia di energia e cambiamenti climatici", i traguardi e gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra per il 2030 e il 2050 non potranno essere raggiunti dall'Europa senza notevoli sforzi supplementari. Per raggiungere gli obiettivi del 2030 sarà necessario aumentare della metà, nel corso del prossimo decennio, gli sforzi attualmente compiuti per la riduzione delle emissioni, ma soprattutto dopo il 2030 il tasso di riduzione delle emissioni dovrà superare i livelli storici di tre o quattro volte.
Sempre la Corte dei Conti Europea stima che la mancata adozione di adeguate misure pubbliche di adattamento avrà un costo di 190 miliardi di euro all'anno da qui al 2080, quasi il 2% del PIL europeo. Qui ovviamente si parla di costi economici, ma non dobbiamo dimenticare gli irrecuperabili costi in termini di vite umane e di salute.
Purtroppo il divario fra le decisioni assunte a livello internazionale - vedi Accordo di Parigi e obiettivi di sviluppo sostenibile al 2030 dell'ONU- e le ambizioni e le scelte politiche nazionali è enorme. Spesso la politica non agisce, nei tempi e con la radicalità necessaria, e si giustifica parandosi dietro l'argomentazione della perdita dei posti di lavoro, nonostante sia evidente che la transizione a un'economia a zero emissioni di carbonio, se ben gestita, crea massicce opportunità di occupazione.
Per questo sono necessari adeguati e strutturali investimenti pubblici e privati per un'azione che tenga insieme ricerca e innovazione tecnologica, azione per il clima, protezione dell'ambiente, sviluppo sostenibile e occupazione.
Per quanto riguarda i finanziamenti pubblici, l'Unione Europea è impegnata a spendere nell'azione per il clima il 20% del proprio bilancio 2014-2020, circa 212 miliardi di euro e a spendere almeno il 35% dei finanziamenti di Orizzonte 2020 per la ricerca e l'innovazione nell'azione per il clima, circa 27 miliardi di euro nel periodo 2014-2020. Queste risorse non saranno sufficienti ma il paradosso è che l'obiettivo rischia di non essere raggiunto.
In Italia, le risorse del Bilancio dello Stato continuano a essere assolutamente insufficienti. Anche in un contesto di scarse risorse, o di "sentiero stretto" per dirla come il Ministro Padoan, se ci fosse la volontà politica, si potrebbe agire recuperando le risorse da destinare all'azione climalavoro da altri capitoli di spesa, per esempio eliminando gradualmente i 16 miliardi di sussidi dannosi per l'ambiente, o con una riforma fiscale ambientale o utilizzando i proventi derivanti dalle aste di carbonio. Anche qui si tratta solo di responsabilità e di scelte politiche molto umane.

Il turista come viaggiatore

di Marco Broccati - Responsabile Turismo e Beni Culturali - CGIL nazionale

Il Piano strategico del turismo e, al suo interno, il Piano straordinario della mobilità turistica, per la prima volta riconoscono la centralità strategica del settore, declinandola in termini di accessibilità, innovazione tecnologica e sostenibilità. Per valorizzare lo straordinario, forse unico, patrimonio di bellezze naturali, culturali, monumentali, artistiche, antropologiche che caratterizza il nostro Paese.

Per la prima volta, il nostro Paese si è dotato di un Piano Strategico del Turismo a proiezione pluriennale (2017-2022). Si sente spesso parlare dell'importanza e della centralità del settore del Turismo, e vi è consapevolezza diffusa della sua rilevanza per l'economia nazionale; ma fino ad oggi a questa rilevanza non è mai corrisposta una capacità di pianificazione strategica degli interventi. L'adozione del Piano va quindi salutata come una scelta importante, che dovrà consentire di superare le tante criticità che le politiche attuate hanno evidenziato e valorizzare lo straordinario, direi unico, patrimonio di bellezze naturali, culturali, monumentali, artistiche, antropologiche che caratterizza il nostro Paese.

Qualche semplice dato ci aiuta a comprendere la dimensione e l'importanza del settore: il Turismo rappresenta l'11,1% del PIL (oltre 168 mld), e assorbe il 12,8% del totale degli occupati, pari a circa 3,1 milioni. Le imprese registrate sono circa 440.000, il 7,3% del totale. E si tratta di uno dei pochi settori in cui, anche nel decennio della grande crisi, l'occupazione è cresciuta: nel ricettivo e nella ristorazione si registra, tra il 2010 e il 2015, un 7,5% di occupati in più.

A questa rilevanza economica non è mai corrisposta un'adeguata capacità di sviluppare politiche organiche di sostegno e mettere a fuoco scelte di priorità, tant'è vero che negli ultimi anni l'Italia è stata superata, per volumi di presenze, da Paesi che certamente non dispongono della stessa massa di attrattori. Le criticità da aggredire sono molte; sul piano istituzionale, quella forse più rilevante è rappresentata dall'assetto delle competenze, che nel nostro sistema spettano alle Regioni. Per effetto di tale scelta, abbiamo avuto 20 politiche del Turismo, completamente scoordinate tra loro, proprio in un settore in cui la parola chiave deve essere "Sistema". Non occorre essere un mago del marketing per capire che il turista che sceglie l'Italia esprime una domanda che guarda all'esperienza-Paese intesa in senso complessivo, dalle bellezze naturali e artistiche, al cibo, al clima, alla qualità dell'accoglienza. Poi, certo, sceglierà tra le destinazioni, ma il totale scoordinamento delle politiche di attrazione, unito a interventi strutturali disarmonici, ha condotto a una straordinaria dissipazione di risorse economiche e ad una corrispondente inefficacia delle politiche stesse.

Il PST, invece, propone una visione-Paese; è stato costruito dal MiBact (Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo) attraverso un percorso di vasta e approfondita consultazione, in un rapporto strettissimo e continuo con le Regioni e le parti sociali, che hanno materialmente e coralmente elaborato i contenuti e le priorità. È stato un ottimo esempio di collaborazione inter-istituzionale, tra Amministrazioni centrali e periferiche, e tra Amministrazioni e portatori di interesse, sindacati, datori di lavoro, associazioni di settore. È altresì chiaro che una materia vasta e orizzontale come le politiche turistiche richiede un'azione di governo molto articolata secondo gli interventi, che chiama in causa tutti i Ministeri, non certo solo il Mibact, che può funzionare da raccordo; ma il PST deve essere il Piano dell'intero Governo.

Il PST contiene 4 obiettivi generali: A) Innovare, specializzare e integrare l'offerta nazionale; B) Accrescere la competitività del sistema turistico; C) Sviluppare un marketing efficace e innovativo; D) Realizzare un governo partecipato nella definizione e aggiornamento del Piano e delle politiche.

Tali obiettivi generali sono poi declinati in 50 linee di intervento, che costituiranno l'oggetto materiale dell'attuazione del PST. Nell'arco dei sei anni di vigenza, si svilupperà una programmazione degli interventi su base annua, che metterà in agenda linee di intervento, risorse, interventi materiali e normativi di accompagnamento.

I 4 obiettivi generali contengono davvero tutto ciò che serve ad affrontare le criticità di sistema. L'obiettivo A), ad esempio, deve consentire di aggredire alcuni nodi squilibrati degli attuali flussi turistici. Attualmente il turismo dall'estero è assorbito per due terzi dall'asse Venezia-Milano-Firenze-Roma. Tutto il Mezzogiorno, con il suo immenso patrimonio, da Napoli a Pompei a Palermo a Matera, non raggiunge il 15%. Una delle conseguenze

di questa distribuzione dei flussi è l'ingorgo ormai in alcuni casi ingestibile (si pensi a Venezia) di alcune località, e lo stress cui sono sottoposti alcuni territori. Per converso, ci sono decine di destinazioni di alto livello che sono perlopiù sconosciute o marginali. Le linee di intervento dell'obiettivo A) devono quindi riuscire a riequilibrare i flussi, far crescere le destinazioni emergenti o non valorizzate, innovare e diversificare l'offerta.

Per dare un'idea del lavoro da fare, attualmente l'intera Sicilia assorbe 4 milioni di pernottamenti/anno, con le migliaia di km. di coste, per tacere dello straordinario patrimonio artistico e naturale. Le piccole isole Baleari totalizzano quasi 40 milioni di pernottamenti. Si tratta di flussi qualitativamente molto diversi e non intercambiabili, ma è per dare l'idea degli spazi di mercato che una promozione e una logistica adeguate potrebbero aggredire.

Sempre a titolo di esempio, l'obiettivo B) ha per oggetto l'accrescimento della competitività del sistema turistico; le linee di intervento ci parlano di sviluppo e qualificazione delle imprese e del lavoro. Siamo riusciti a inserire tra le linee un capitolo B.5.2., che riguarda gli "Strumenti finalizzati all'emersione e alla regolarizzazione dei rapporti di lavoro non dichiarati, irregolari e dell'evasione contributiva", fenomeni che nel Turismo rappresentano una vera piaga. Anche i datori di lavoro hanno capito che la situazione attuale danneggia le imprese virtuose e fa male alla qualità dell'offerta ricettiva.

L'obiettivo B) affronta anche i temi legati alla logistica, con un sotto-obiettivo dedicato a "Adeguare la rete infrastrutturale per migliorare l'accessibilità e l'intermodalità". Questo è uno dei capitoli più impegnativi che il Piano dovrà affrontare, perché comprende anche gli interventi di infrastrutturazione materiale.

Fin dal principio è stato chiaro agli estensori che il tema dell'accessibilità (e della mobilità sostenibile) rappresenta una delle sfide-chiave.

Il Piano Straordinario della Mobilità Turistica

Proprio in relazione a tale sotto-obiettivo, il MiBact e il MIT (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) hanno predisposto il Piano Straordinario della Mobilità Turistica, modulato sullo stesso arco temporale di 6 anni, che declina l'obiettivo in termini di accessibilità, innovazione tecnologica e sostenibilità. Il Piano propone una mappa di accessibilità nazionale che incrocia la struttura delle reti di trasporto (stazioni, aeroporti, porti) con le principali destinazioni turistiche, e **si propone**

4 obiettivi: A) Accrescere l'accessibilità ai siti turistici; B) Valorizzare le infrastrutture di trasporto come elemento di offerta turistica; C) Digitalizzare l'industria del Turismo a partire dalla mobilità; D) Promuovere la sostenibilità ambientale ed energetica della mobilità turistica.

L'obiettivo A) si propone di accrescere l'accessibilità nazionale riducendo i tempi di collegamento tra i punti di ingresso e le destinazioni e, sul piano regionale, adeguando infrastrutture e servizi nei distretti turistici, favorendo l'intermodalità e promuovendo l'accessibilità digitale.

Tra gli interventi previsti: il progetto Easy Station (2 mld per il miglioramento di 620 stazioni); 1 mld per il miglioramento del collegamento ferroviario con gli aeroporti di Milano, Bergamo, Fiumicino, Catania, Genova; 2,6 mld per il miglioramento del trasporto rapido nelle aree urbane e metropolitane.

L'obiettivo B) si propone il recupero delle infrastrutture di trasporto in disuso: l'istituzione di ferrovie turistiche attraverso il recupero di linee dismesse o in dismissione su percorsi di pregio naturalistico o artistico; il riutilizzo di stazioni abbandonate attraverso il comodato gratuito ad associazioni no-profit, e il recupero di 28 Case Cantoniere situate su circuiti culturali e turistici, cammini o piste ciclabili.

L'obiettivo C) prevede interventi su piattaforme dedicate alla raccolta dati sulla mobilità turistica, per l'innovazione tecnologica delle infrastrutture, per l'offerta di servizi digitali integrati lungo tutto il viaggio, per garantire sicurezza attraverso l'integrazione tra tecnologie satellitari e sistemi di controllo del traffico.

Tra gli interventi si segnalano: "Smart road", la digitalizzazione della Salerno-Reggio Calabria con wi-fi, isole per la ricarica elettrica e controllo del traffico tramite droni; "Smart Station", interventi sulla dotazione digitale delle stazioni per fornire servizi innovativi; una piattaforma per raccogliere e offrire dati sulla mobilità.

L'obiettivo D) punta allo sviluppo di reti per la mobilità turistica ciclistica e pedonale, e a integrare tale mobilità con il convenzionale, oltre che a promuovere la sostenibilità nel TPL. Tra gli interventi previsti: 180 mil per la realizzazione di 6000 km di ciclovie; il ripristino e la valorizzazione di cammini storici come l'Appia e la via Francigena, con la riqualificazione per uso ricettivo di 300 immobili pubblici lungo tali percorsi; un investimento fino al 2022 di 5 mld per l'acquisto di materiale su gomma e su ferro per il TPL.

Le risorse previste dal MIT provengono da una pluralità di fonti: i contratti di programma ANAS e RFI 2016-2020, rispettivamente 1,3 e 2,3 mld nel 2017-2022; 800 mil dal PON Infrastrutture e Reti; fondi dalle leggi di bilancio e dal PON Metro (2,36 mld per bus e 2,4 mld per treni TPL); dal Piano operativo Mit più legge di Bilancio, 1,2 + 1,4 mld per il trasporto rapido in aree urbane e metropolitane. A queste potrebbero sommarsi fondi europei del ciclo 2014-2020, per un importo teorico di altri 6 mld.

In una sfida così rilevante per il Paese è importante che il sindacato ci sia; non solo attraverso la presenza nel Comitato ristretto presso il Mibact che deve guidare e monitorare gli sviluppi del PST, in cui sono presenti Cgil, Cisl e Uil. Ma anche attraverso un coinvolgimento attivo delle strutture regionali in rapporto con i rispettivi Assessorati e delle categorie nazionali interessate ai singoli interventi di settore.

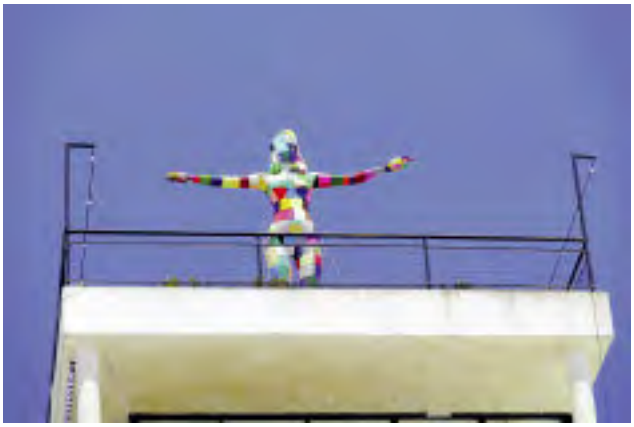
Il Pilastro Europeo dei Diritti Sociali: un'Unione a due razionalità?

di Berardina Tommasi – Dipartimento Politiche Internazionali Filt-Cgil

Per la prima volta, dopo molti anni, si torna a parlare di diritti e di tutele sociali come elemento fondamentale da assicurare per favorire la crescita e stimolare negli stati europei la modernizzazione delle politiche di occupazione e di welfare, anche alla luce delle trasformazioni in corso nel mondo del lavoro: l'affermarsi di nuovi modelli organizzativi, la rivoluzione digitale, la globalizzazione e l'automazione.

Lo scorso mese di aprile, la Commissione Europea ha presentato la proposta per l'istituzione del Pilastro Europeo dei Diritti Sociali.
La scelta della terminologia sembra rimandare un po' alla vecchia Europa dei tre pilastri costruiti con Maastricht – successivamente demoliti con il Trattato di Lisbona nel 2007 – e richiama l'idea di qualcosa di stabile, di un fondamento su cui deve basarsi l'architrave dell'intera dimensione della protezione sociale europea.
Tuttavia, il rischio è che il documento resti una semplice emanazione di principi cui eventualmente scegliere di ispirarsi, non cui doversi conformare.
Si tratta di un percorso iniziato nel 2015 e proseguito finora a passo piuttosto svelto rispetto alle tempistiche cui siamo solitamente abituati. Nel suo Discorso sullo stato dell'Unione, a settembre 2015, Jean-Claude Juncker, presidente della Commissione europea, aveva affermato che la realizzazione di un vero mercato del lavoro paneuropeo è un obiettivo chiave per il futuro dell'Unione Europea e aveva annunciato la creazione di un apposito "pilastro sociale" «che tenga conto delle mutevoli realtà delle società europee e del mondo del lavoro e che possa fungere da bussola per una rinnovata convergenza nella zona euro», invitando le parti sociali a svolgere un ruolo centrale in questo processo. I contenuti del documento si rivolgono principalmente agli Stati dell'area euro (pur essendo aperto all'adesione dei Paesi che non hanno adottato la moneta unica), al fine di bilanciare la finora prevalente razionalità economica, con un'esplicita attenzione alla dimensione sociale. La proposta ha trovato ampio consenso presso le altre istituzioni europee, gli Stati membri e i vari soggetti coinvolti, tanto che la costruzione di un'"Europa sociale" è stata inserita tra i punti chiave della Dichiarazione di Roma, firmata dai 27 leaders europei in occasione delle celebrazioni per il 60° anniversario dei Trattati di Roma.
L'attuale articolazione è il frutto di un percorso che, dalla prima stesura nel 2016, ha previsto anche il ricorso a un'ampia consultazione pubblica, che ha coinvolto, oltre alle istituzioni europee, i parlamenti nazionali, le organizzazioni sindacali, le associazioni di categoria. Anche la Cgil, insieme a Cisl e Uil, ha partecipato a tale consultazione con l'elaborazione di un proprio contributo.
Il Pilastro stabilisce venti principi e diritti fondamentali, finalizzati a sostenere il buon funzionamento e l'equità dei mercati del lavoro e dei sistemi di protezione sociale. I principi e diritti sanciti nel documento sono articolati in tre categorie: pari opportunità e accesso al mercato del lavoro, condizioni di lavoro eque, protezione e inclusione sociali.

Il Pilastro sociale è stato presentato in due diverse forme giuridiche, pur mantenendo lo stesso contenuto: una raccomandazione della Commissione e una proposta di proclamazione congiunta del Parlamento, del Consiglio e della Commissione. Su tali basi la Commissione avvia le discussioni con il Parlamento europeo e il Consiglio per assicurare al Pilastro il sostegno politico più ampio possibile.
Dei venti principi stabiliti, **quattro** appartengono all'ambito delle pari opportunità e accesso al mercato del lavoro (1. Istruzione, formazione e apprendimento lungo tutto l'arco della vita, 2. Parità di genere, 3. Pari opportunità, 4. Sostegno attivo all'occupazione); **sei** alle condizioni di lavoro (5. Occupazione sicura e adattabile, 6. Retribuzione, 7. Informazioni sulle condizioni di lavoro e protezione in caso di licenziamenti, 8. Il dialogo sociale e il coinvolgimento dei lavoratori, 9. Equilibrio tra lavoro e vita, 10. Ambiente di lavoro sano, sicuro e adeguato) e **dieci** all'ambito della protezione e inclusione sociale (11. Educazione e cura dei bambini, 12. Protezione sociale, 13. Benefici per la disoccupazione, 14. Reddito minimo, 15. Redditi da vecchiaia e pensioni, 16. Assistenza sanitaria, 17. Inclusione di persone con disabilità, 18. Cure a lungo termine, 19. Alloggi e assistenza per i senzatetto, 20. Accesso ai servizi essenziali).
L'obiettivo dichiarato dal legislatore europeo è di affrontare



adeguatamente i nuovi sviluppi del mondo del lavoro e della società, al fine di realizzare la promessa, già contenuta nei trattati, di un'economia sociale di mercato che miri alla piena occupazione e al progresso sociale.
Se sul piano teorico è apprezzabile la volontà di rafforzare l'ambito delle tutele sociali in Europa, per troppo tempo poste in secondo piano rispetto alla dimensione economica e finanziaria, sul piano pratico non mancano le perplessità circa l'effettiva realizzazione del Pilastro.
La raccomandazione, infatti, è un atto non vincolante, quindi non ha forza giuridica. Questo è il primo problema evidenziato, tra gli altri, dalle organizzazioni sindacali, che hanno espresso la necessità di avere uno strumento legislativo di carattere vincolante per tutti i paesi dell'Unione Europea. Inoltre, il documento non offre un contributo riguardo alle modalità di implementazione dei diritti sanciti, né alla relativa distribuzione di competenze e assunzione di responsabilità tra i diversi livelli di governo (Unione Europea, Stati membri, Regioni, Enti locali), elemento indispensabile affinché il Pilastro non rimanga una semplice dichiarazione di principi (neanche nuovi…), ma si trasformi in un vero e proprio strumento operativo capace di garantire un impatto significativo sulla vita dei lavoratori e dei cittadini in generale.
Altra perplessità risiede nel fatto che le proposte contenute nel documento non sono accompagnate da una previsione di risorse economiche cui attingere per la loro attuazione, e neppure dalla possibilità di compensare, attenuando le procedure automaticamente attivate dall'Unione in caso di infrazione del deficit, che potrebbero già da sole assicurare la promozione di investimenti sociali nei paesi maggiormente in difficoltà. L'esistenza di un atto finalizzato a promuovere riforme, non accompagnato, però, da una previsione di stanziamento di risorse e investimenti, non può che rappresentare un altro punto debole dello strumento.
Allo stato attuale, quindi, il Pilastro Europeo dei Diritti Sociali sembra concepito come un quadro generale di riferimento per le azioni adottate ai vari livelli, da quello europeo a quelli nazionali, regionali e locali dei singoli Stati membri. Non è previsto un intervento normativo e regolatore solo da parte delle istituzioni europee, ma un insieme di azioni svolte dagli organismi di volta in volta competenti, nel rispetto dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità, assicurando così che l'attuazione rispetti le differenze nazionali e locali, del resto molto marcate all'interno dell'Unione. Inoltre, in questo caso, non si tratterebbe di introdurre una legislazione completamente nuova, ma di integrare quella già esistente e di rendere effettive o ampliare le tutele.

In questo senso, la responsabilità di portare avanti l'Europa sociale è intesa come una responsabilità condivisa tra Unione Europea, Stati membri e i diversi attori sociali. Un approccio che non può prescindere dall'esistenza di una comunità di intenti e da una convergenza di visioni e di interventi da parte di tutti i soggetti coinvolti.
Tuttavia, in un contesto europeo caratterizzato da una maggioranza di paesi governati da partiti conservatori e spesso euroscettici, che sembrano avere poco interesse a estendere i diritti da assicurare in maniera uniforme a tutti i cittadini europei, le possibilità di un'effettiva implementazione del Pilastro sembrano molto scarse. Le competenze assegnate all'Unione in materia sociale sono e rimangono molto contenute. Oggi possono essere esercitate attraverso i metodi della soft coordination (la diffusione di buone pratiche e di linee di indirizzo non vincolanti, il monitoraggio indiretto degli esiti delle politiche attraverso la messa a disposizione di indicatori socio economici comparativi) e attraverso la 'redistribuzione' delle risorse dei Fondi Europei, che sono però implementati dai governi nazionali e regionali secondo le proprie priorità e capacità.
Se le condizioni resteranno le stesse, per il futuro non sembrano aprirsi spazi per un maggior peso europeo in tale ambito.
In definitiva, pur considerandone le diverse debolezze, prima tra tutte il suo carattere non vincolante, l'adozione del Pilastro rappresenta quantomeno un'iniziativa di alto valore simbolico, intesa a rendere più visibile e comprensibile il concetto di 'cittadinanza europea', così com'è avvenuto con la firma della Carta Europea dei Diritti Fondamentali.
Per la prima volta, dopo molti anni, si torna a parlare anche di diritti e di tutele sociali come elemento fondamentale da assicurare per favorire la crescita e stimolare negli stati europei la modernizzazione delle politiche di occupazione e di welfare, anche alla luce delle trasformazioni in corso nel mondo del lavoro: l'affermarsi di nuovi modelli organizzativi, la rivoluzione digitale, la globalizzazione e l'automazione.
Per noi, come osservato dalla Confederazione Europea dei Sindacati, il vero valore aggiunto del Pilastro Europeo dei Diritti Sociali potrebbe essere la possibilità di consegnare alle confederazioni sindacali uno strumento utile per promuovere le negoziazioni a livello nazionale, nella direzione della promozione di un avvicinamento tra i sistemi di protezione e inclusione sociale a livello europeo, contribuendo a garantire maggior coerenza tra le misure politiche nei vari Stati membri e ad arrivare a una definizione di norme sociali consensuali in tutti gli stati a livello europeo.
Dopo anni di "razionalità economica", per la prima volta l'Unione Europea prova ad avere anche una "razionalità sociale". A partire da questo, solo azioni concrete potranno consentire a questa ritrovata sensibilità di andare oltre, superando il semplice valore esortativo.

La normativa antinfortunistica

Il comportamento imprudente del lavoratore infortunato e la responsabilità penale del datore di lavoro

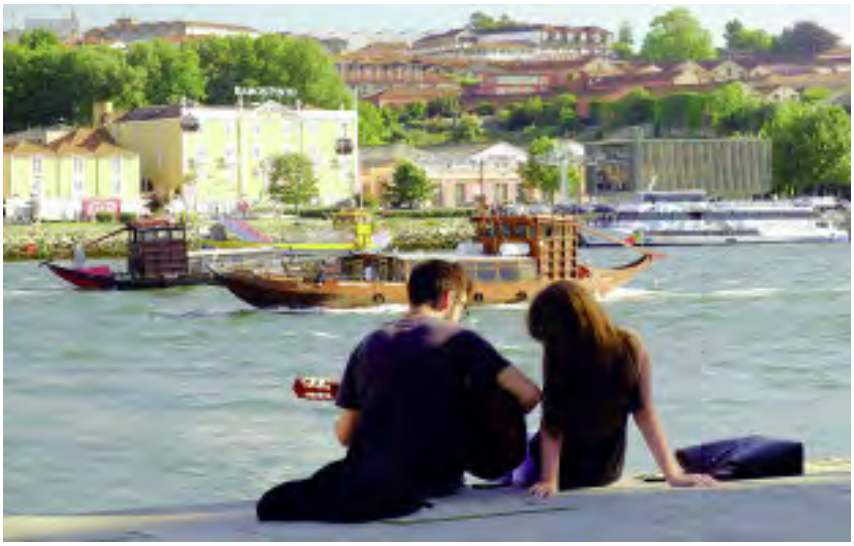
di Avv. Laura Bacchini

Il tema oggetto di attenzione è la rilevanza, in termini di responsabilità penale del datore di lavoro, del comportamento imprudente, inesperto, negligente del lavoratore, che possa costituire "concausa" dell'infortunio oggetto di procedimento penale.
In termini più tecnici, si tratta di comprendere le condizioni alle quali può riconoscersi efficacia interruttiva del nesso causale tra l'evento lesivo e la condotta omissiva dei titolari della posizione di garanzia, nell'ambito dei processi colposi da infortuni sul lavoro.
Si deve premettere che il codice penale vigente, con l'art. 41, commi 2 e 3, ha stabilito che il concorso di cause preesistenti, concomitanti ed anche sopravvenute non esclude il nesso di causalità, salvo l'efficacia interruttiva della causa sopravvenuta da sola sufficiente a determinare l'evento.
Ebbene, la giurisprudenza ha chiarito che sono da considerarsi cause sopravvenute, da sole sufficienti a determinare l'evento, soltanto quelle "indipendenti dal fatto del reo, avulse dalla sua condotta e operanti in assoluta autonomia".
Quanto alla materia degli infortuni sul lavoro, il datore di lavoro andrà esente da responsabilità penale solo quando il comportamento del lavoratore e le conseguenze che ne discendono presentino i caratteri dell'eccezionalità, dell'abnormità, dell'esorbitanza rispetto al procedimento lavorativo e alle direttive organizzative ricevute.
In generale, può osservarsi che l'effetto interruttivo e il conseguente esonero di responsabilità del datore, in materia antinfortunistica, è stato riconosciuto molto raramente dalla giurisprudenza.
Le norme dettate in materia di prevenzione degli infortuni sul lavoro perseguono, infatti, il fine di tutelare il lavoratore anche in ordine ad incidenti derivati da sua negligenza, imprudenza e imperizia.
Così *"il comportamento imprudente dell'infortunato non assurge a causa sopravvenuta da sola sufficiente a produrre l'evento quando sia comunque riconducibile all'area di rischio inerente all'attività svolta dal lavoratore ed all'omissione di doverose misure antinfortunistiche da parte del datore"* (Cass. Sez. IV, 25 settembre 1995, n. 10733).
È orientamento ormai consolidato della giurisprudenza quello secondo cui, in tema di prevenzione antinfortunistica, la condotta colposa del lavoratore possa ritenersi abnorme e idonea a escludere il nesso di causalità soltanto quando essa sia tale da attivare un rischio eccentrico o esorbitante dalla sfera di rischio governata su cui incombe l'obbligo di impedire l'evento (Cass. Pen. Sez. IV, 27 marzo 2016, n. 15124).
Per rendere più comprensibile la questione può essere indicato quale esempio pratico di esclusione della responsabilità del datore il caso di una introduzione notturna nel cantiere irregolare da parte dello stesso.
Il tema è quello della attribuibilità del comportamento al rischio lavorativo, evidentemente esclusa nel caso di specie, a fronte della riconducibilità della condotta ad altro e diverso rischio: quello da ingresso abusivo.
Esempi pratici, mutuati da recentissima giurisprudenza di legittimità, contribuiscono a rendere più agevole la comprensione della questione in esame.
In uno dei casi, un lavoratore, addetto ai macchinari di pressofusione, con l'evidente intento di mostrare al manutentore una anomalia della macchina, aveva inopinatamente inserito una mano in un punto in movimento della stessa, procurandosi lesioni gravi.
Il datore era stato condannato, perché le macchine risultavano prive di protezioni, segregazioni o dispositivi di sicurezza atti a evitare il contatto anche accidentale con gli strumenti in movimento.
La difesa, nel caso *de quo*, aveva quindi sottoposto alla Suprema Corte il tema della sussistenza della interruzione del nesso di causalità tra la condotta omissiva contestata e l'evento lesivo, a fronte di un comportamento definito "abnorme" del lavoratore, che non era addetto alla manutenzione della macchina. Il gesto che aveva provocato l'infortunio, doveva quindi qualificarsi - sempre secondo la difesa - come imprevedibile e inevitabile (Cass. pen., Sez. feriale, 04 settembre 2017, n. 39879).
Ebbene, ripercorrendo i termini di un orientamento già precedentemente tracciato, anche a Sezioni Unite (Cass. Pen. SS.UU., 24 aprile 2014, n. 38343), la Corte ha ribadito che *"si considera "interruttiva del nesso di condizionamento la condotta abnorme del lavoratore quando essa si*

collochi in qualche guisa al di fuori dell'area di rischio definita dalla lavorazione in corso. Tale comportamento è "interruttivo" (per restare al lessico tradizionale) non perchè "eccezionale" ma perchè eccentrico rispetto al rischio lavorativo che il garante è chiamato a governare".

Ancor più netta una recentissima pronuncia secondo cui: "*in caso di infortunio sul lavoro, non è consentito al datore di lavoro invocare a propria discolpa, per farne discendere l'interruzione del nesso causale (art. 41 c.p., comma 2), la legittima aspettativa della diligenza del lavoratore, allorquando lo stesso datore di lavoro versi in re illicita per non avere, per propria colpa, impedito l'evento lesivo cagionato dallo stesso infortunato, consentendogli di operare sul luogo di lavoro in condizioni di pericolo*" Né, secondo la Corte, deve ritenersi configurabile la corresponsabilità del lavoratore per l'infortunio quando il sistema della sicurezza presenti palesi criticità. Ciò in quanto, come già affermato, le disposizioni antinfortunistiche perseguono il fine di tutelare il lavoratore anche dagli infortuni derivanti da sua colpa e gravando sul datore di lavoro il dovere di "*dominare ed evitare l'instaurarsi da parte degli stessi destinatari delle direttive di sicurezza di prassi di lavoro non corrette e, per tale ragione, foriere di pericoli*" (Cass. pen. Sez. IV, Sent., 7 settembre -2017, n. 40743)

Nel caso appena citato, pur in presenza di una "incontestata imprudenza" da parte del capocantiere infortunato, che risultava essere a conoscenza della scarsa resistenza del parapetto dal quale era caduto, è stata riconosciuta la responsabilità degli



imputati (nel caso di specie datore di lavoro e direttore del cantiere nonché dirigente per la sicurezza).

Da ultimo, sempre a titolo esemplificativo, si riporta il caso di imputazione omicidio colposo aggravato dalla violazione della normativa antinfortunistica, relativo al caso di un lavoratore deceduto a causa di un proprio errore di manovra del cestello di una gru. Tale errore è stato ritenuto "*uno dei fondamentali e specifichi rischi da prevedere e prevenire*" e quindi non anomalo ed eccentrico al normale svolgimento del lavoro, o comunque tale da risultare imprevedibile. Il comportamento è quindi stato qualificato come "*inidoneo ad interrompere il nesso causale*" essendo l'incidente occorso durante l'attività lavorativa in occasione di una attività richiesta proprio dall'imputato- datore (Cass. pen. Sez. IV, 7 settembre 2017, n. 40746).

Il tema, inevitabilmente, si riflette anche sulla responsabilità dell'ente, ai sensi dell' art. 25 *septies* del D.Lgs. 231/2001, laddove non sia ravvisabile una interruzione del nesso causale tra condotta del datore e l'evento-lesioni e sia quindi configurabile il cd. reato-presupposto.

Si ricordi infatti che l'art. 9 della Legge 3 agosto 2007, n. 123, annovera tra i reati presupposto per la responsabilità penale dell'ente (*rectius* responsabilità amministrativa da reato) proprio l'omicidio colposo e lesioni gravi o gravissime commesse con violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza sul lavoro.

Il trasporto su gomma a lunga percorrenza

di Michele De Rose, Segretario nazionale Filt-Cgil

I servizi automobilistici interregionali di competenza statale sono normati dal decreto legislativo del 21 novembre 2005, n. 285: "Riordino dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale", che ha inteso disciplinare i servizi di trasporto di persone effettuati su strada mediante autobus (...) che si svolgono in modo continuativo o periodico su un percorso che collega più di due regioni, ai sensi dell'art. 3, comma 1, lettera c) del decreto legislativo n. 422797.

Il D.Lgs. 285 è stato introdotto con una triplice finalità: contribuire al soddisfacimento della domanda di mobilità delle persone; garantire la sicurezza dei viaggiatori, la qualità dei servizi offerti e il rispetto della normativa posta a base della sicurezza sociale; tutelare la concorrenza tra le imprese e la trasparenza del mercato. Esso ha sostituito la precedente disciplina, risalente al 1939 (legge n. 1822), fondata su un regime di concessione e di esclusiva del servizio. All'istituto della concessione si è sostituito un regime fondato sull'autorizzazione, con esclusione di contingentamenti e contributi pubblici.

Il D.Lgs. 285/2005, oltre a sancire la liberalizzazione del relativo mercato di riferimento, ha previsto che i servizi di linea in oggetto siano soggetti ad autorizzazione avente termine massimo di validità di cinque anni, rilasciata dal MIT (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), secondo le modalità e i criteri previsti dal medesimo decreto ministeriale.

Il precedente regime concessorio prevedeva che la singola linea o servizio fosse concesso in esclusiva a un'impresa, specificandone le caratteristiche (frequenze, fermate, ecc.) e che nessun'altra impresa potesse effettuare servizi in concorrenza con essa entro un raggio di 30 chilometri. Al contrario, il regime autorizzativo prevede che un servizio possa essere esercito non in via esclusiva, a fronte dell'ottenimento di un nulla osta.

Vi sono, tuttavia, una serie di condizioni attinenti a profili soggettivi e oggettivi che devono essere rispettate.

Il decreto specifica in dettaglio tutti i requisiti indispensabili per ottenere l'autorizzazione a esercitare servizi automobilistici interregionali di linea, a garanzia della sicurezza dei viaggiatori e della qualità dei servizi offerti, prevedendo anche che le imprese "devono proporre un servizio di linea che non riguardi unicamente i servizi più redditizi fra quelli esistenti".

Il mercato delle autolinee a media e lunga percorrenza conta 145 imprese autorizzate a operare, per un totale di 245 autorizzazioni.

Trattasi di aziende medio-piccole, di cui solo 9 con oltre 20 addetti, presenti anche nei settori contigui del TPL e del noleggio con conducente, settori disciplinati da normative distinte.

Considerando le quote di mercato cumulate dei primi cinque operatori, pari a circa il 53% nel 2016, il settore può definirsi mediamente concentrato. Solo fino a pochi anni fa, la concentrazione del settore era più bassa, nell'ordine del 30%. L'offerta delle imprese si è rivolta tradizionalmente ai collegamenti tra il Sud, e in particolare dalle zone meno servite dalle reti ferroviarie, e il Nord del Paese.

Ciò spiega anche perché le imprese più rilevanti e da più tempo presenti nel mercato abbiano prevalentemente la loro sede principale nelle regioni meridionali (Campania, Calabria, Basilicata e Puglia), in ragione di un fenomeno imprenditoriale che è nato

soprattutto per soddisfare le esigenze di collegamento del Meridione, anche in termini di "continuità territoriale". A seguito della liberalizzazione, l'offerta di servizi è divenuta capillare fino a coprire meglio le tratte trasversali, sulla costa adriatica e da Nord al Centro, soprattutto per le proposte di servizio da parte dei nuovi operatori, come Megabus e successivamente Flixbus e infine Busitalia Simet.
In termini economici, il volume di affari del settore è stimato nel 2016 in circa 200 milioni di euro, registrando una significativa crescita rispetto ai circa 130 milioni di euro del 2012. Anche per i prossimi anni, le potenzialità di crescita del segmento delle autolinee a media lunga percorrenza sono valutate positivamente.
È opportuno marcare le differenze tra le modalità di entrata dei due operatori internazionali. Megabus (Gruppo Stagecoach) era una società che impiegava personale proprio, aveva alle proprie dipendenze circa 120 lavoratori tra conducenti e altro personale e svolgeva nel territorio italiano il servizio di trasporto inter-regionale tramite pullman attraverso tre sedi operative, ubicate a Bergamo, Firenze e Napoli. A tutti i lavoratori di Megabus era applicato il CCNL Autoferrotranvieri-Internavigatori (Mobilità-TPL).
Nel 2016, Megabus è acquisita da Flixbus, società che già operava nel mercato dal 2015. Flixbus acquisisce soltanto il marchio della società del Gruppo Stagecoach, lasciando a casa i 120 lavoratori.
Flixbus si differenzia da Megabus non tanto per l'offerta di servizi o per le politiche di prezzo e di marketing, che sono della stessa natura, quanto per il modello di business adottato, dal momento che opera nel mercato in ATI con più di 48 Aziende partner, operanti sia nelle autolinee, sia nel noleggio e/o nel TPL, e non con materiale e risorse operative proprie.
Delle 48 aziende partner, 30 hanno sede al Nord, 12 al centro e 6 in Sud Italia. Esse operano su circa 50 linee interregionali e 19 internazionali, con prevalenza di tratte sulle relazioni Nord-Sud, Nord-Centro, ed Est-Ovest, ripartiti in maniera equivalente tra costa tirrenica, costa adriatica e dorsale appenninica.
Appena dopo un anno e mezzo il suo ingresso nel mercato, Flixbus ha conquistato una quota di mercato del 25% (2016) ed è attualmente il primo operatore del settore.

Il modello organizzativo adottato da Flixbus è di tipo holding. Flixbus Italia S.r.l. stipula con l'Azienda partner un Contratto di Collaborazione, con suddivisione delle aree di competenza:

- Flixbus gestisce il marchio, il servizio commerciale, la richiesta delle autorizzazioni, la comunicazione e i servizi ICT e mette a disposizione la sua piattaforma di biglietteria online;
- il Partner mette a disposizione il bus (secondo specifiche Flixbus), il personale e gli impianti di manutenzione, effettuando operativamente il servizio.

Vale in merito rimarcare che questo modello non comporta investimenti direttamente legati al servizio da parte di Flixbus, ma soltanto l'acquisizione dal mercato della capacità disponibile senza remunerare il capitale. L'investimento nel rinnovo del materiale rotabile è quindi in capo al partner, che lo sostiene a fronte della possibilità di esercire il servizio con brand Flixbus e in previsione del rientro del materiale rotabile nella sua piena disponibilità, per servizi di noleggio, allo scadere del periodo previsto (3 anni) o dopo 800.000 Km di percorrenza.
Ad aprile del 2017, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane entra nel mercato della lunga percorrenza su gomma con Busitalia Simet, nuova compagnia di mobilità integrata su gomma, con il servizio Busitalia Fast.
La differenza tra Busitalia e l'altro grande operatore è caratterizzata da un modello di business con una struttura societaria completamente diversa, con conducenti propri e quindi con il pieno controllo dell'intero processo produttivo. Busitalia fa parte del Gruppo FS Italiane e controlla o ha partecipazioni societarie in Italia in aziende del settore gomma-ferro (Toscana, Umbria, Veneto, Campania, Calabria ecc) e in Olanda (QBUZZ B.V. – ABELLIO MOBILITY SERVICES B.V. – QBUZZ GRONINGEN UTRECHT B.V.).
La configurazione che sta assumendo il mercato porta a prevedere modelli di business verso processi di concentrazione tramite "aggregatori", sia sul modello Flixbus, sia attraverso operazioni di fusioni e acquisizioni ad opera di imprese appartenenti a grandi gruppi industriali orientate a investire più direttamente sugli asset, quali autobus e hub multimodali.
Il quadro sin qui descritto porta in sé alcune contraddizioni che come sindacato dobbiamo affrontare.
La prima è sicuramente che la dotazione infrastrutturale del Paese continua a muoversi a due velocità fra Nord e Sud del Paese e che, per sopperire a queste deficienze strutturali del sistema, il mercato propone modelli fra loro alternativi, ma che hanno il pregio di dare risposte alla richiesta di mobilità di una fascia di viaggiatori che ha una limitatezza di risorse e tempo a disposizione (studenti, famiglie, anziani). Naturalmente il nostro obiettivo è di operare per recuperare questo atavico gap del nostro paese e mirare alla sicurezza di questa modalità di trasporto.
Per quanto concerne questo ultimo aspetto, l'esperienza Flixbus ha il tratto evidente di un franchising col rischio indotto che tutte le negatività si scaricano sul socio dell'Ati che cura la parte operativa del servizio, producendo un rischio riguardante le condizioni economiche e di sicurezza del lavoratore e di chi utilizza il servizio.
Il modello Busitalia su fonda sull'idea di un'azienda nazionale di trasporto su gomma, ma in quest'ultimo periodo sta segnando alcune contraddizioni perché le specificità territoriali annegano la caratterizzazione di un'azienda unica, producendo discordanze evidenti all'interno della società che potrebbero mettere in discussione l'unicità aziendale.
I nostri obiettivi, nel settore del trasporto su gomma a lunga percorrenza, sono di costruire, all'interno del CCNL della Mobilità, norme più tutelanti per i lavoratori e più vincolanti per le aziende, nel rispetto delle normative europee e nazionali in materia di trasporto persone, nella consapevolezza che l'unico CCNL applicabile ora è quello degli autoferrotranvieri e nel futuro prossimo quello della Mobilità. Questo produrrà nuove tutele per i lavoratori che vi operano e per gli utenti diretti e indiretti che ne usufruiscono.

ANAS, verso il cambiamento

di Cristiano Tardioli - Coordinatore Dipartimento Viabilità Filt-Cgil

Mercoledì 4 ottobre, presso la sede di Confindustria in Roma, alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti Graziano Delrio e dell'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a. Renato Mazzoncini, il Presidente di ANAS Gianni Vittorio Armani ha presentato il nuovo piano di investimenti per il quinquennio 2016-2020.

ANAS, che gestisce una rete nazionale di oltre 26000 km di strade, ha fornito numeri importanti, che scaturiscono dall'avvenuta approvazione; manca solo la registrazione, da parte del CIPE, del contratto di programma 2016-2020, una vera novità per la Società. Infatti, se prima ANAS operava sulla base di contributi stanziati anno per anno con la Legge di Stabilità, per la prima volta può beneficiare di un sistema di finanziamento pluriennale basato su corrispettivi economici riconosciuti a fronte di interventi infrastrutturali e manutentivi sottoposti a verifica periodica, acquisendo una capacità di maggiore programmazione rispetto agli interventi da effettuare e, quindi, anche una maggiore efficienza ed economicità.

Nello specifico, si parla in tutto di 29,5 miliardi di euro, di cui 6,1 miliardi per lavori già in fase di attivazione o realizzazione, e 23,4 miliardi di nuova appaltabilità, così suddivisi: 3,9 miliardi per la realizzazione di nuove opere; 8,4 miliardi per il completamento di tracciati già esistenti; 10,5 miliardi per la manutenzione straordinaria, l'adeguamento e la messa in sicurezza di oltre il 60 % della rete esistente; 0,6 miliardi per il ripristino della viabilità danneggiata dagli eventi sismici e per altri investimenti.

La definizione del Contratto di programma rappresenta una delle condizioni necessarie per la realizzazione del progetto di integrazione con Ferrovie dello Stato Italiane, il cui iter è stato avviato con la stesura dell'art 49 del Decreto Legge 24 aprile 2017, n. 50, poi convertito nella Legge 14 giugno 2017 n. 96, che dispone il conferimento dell'intera partecipazione in ANAS del Ministero dell'Economia a Ferrovie dello Stato Italiane, mediante un aumento di capitale pari al valore delle azioni di ANAS.

Le altre condizioni affinché il progetto si possa realizzare, presumibilmente entro fine anno, sono l'assenza di effetti negativi sui saldi di finanza pubblica e la definizione dell'imponente contenzioso legale che ANAS ha con le ditte appaltatrici (progettazione e realizzazione lavori), pari a circa 13 miliardi di euro, di cui 4 miliardi già risolti o in via di risoluzione, la cui stima è affidata a una perizia giurata di un soggetto terzo individuato da Ferrovie dello Stato.

Al realizzarsi delle condizioni sopra descritte, ANAS formalizzerà la richiesta all'ISTAT e a EUROSTAT di fuoriuscire dal perimetro della Pubblica Amministrazione, liberandosi dai vincoli di bilancio dello Stato, anche al fine di acquisire autonomia finanziaria e capacità di auto-finanziare gli investimenti mediante il ricorso al mercato, nonché dai vincoli imposti dal Decreto Madia, con particolare riferimento alle politiche occupazionali e alle modalità di reclutamento del personale.

Secondo i fautori del progetto, cioè il Ministro Delrio, il Presidente Armani e l'AD Mazzoncini, l'integrazione di ANAS con Ferrovie dello Stato Italiane, oltre che favorire la sua fuoriuscita dal perimetro della PA, consentirà, vista la presenza nel gruppo anche di RFI e Italferr, anche la creazione di un player specializzato a livello internazionale nella realizzazione e nella gestione di grandi reti infrastrutturali.

È evidente che tale operazione non inciderà in alcun modo sui dipendenti, i quali continueranno a mantenere tutte le condizioni contrattuali, a partire dall'applicazione del CCNL del Gruppo ANAS. Però, ferma restando l'autonomia societaria e gestionale di ANAS, è altrettanto verosimile pensare che vi potrebbero essere delle direttive tese a omogeneizzare i comportamenti di tutte le società del Gruppo.

Comunque, dopo i reiterati annunci fatti dai diversi presidenti che si sono succeduti alla guida di ANAS prima di Armani, e dai vari Ministri che hanno preceduto Delrio, sembrerebbe che questa sia la volta buona, cioè che la Società abbia seriamente e inesorabilmente intrapreso una direzione che la porterà a cambiare la sua natura, trasformandosi da azienda pubblica, ancorché Società di capitale di diritto privato, a nuovo soggetto imprenditoriale che prova a rimettersi in gioco, accettando anche la logica del "rischio di impresa", dato che i corrispettivi erogati in virtù del contratto di programma saranno soggetti a continue verifiche e rendicontazioni.

Questa prima fase della gestione Armani è stata caratterizzata da un intenso confronto sindacale, che ha consentito alle Organizzazioni Sindacali di mettere alcuni importanti tasselli quali, primo fra tutti, l'accordo di rinnovo del ccnl fino a tutto il 31 dicembre 2018.

Con molta fatica e non senza qualche perplessità da parte delle Organizzazioni Sindacali, è stato siglato un accordo inerente il nuovo modello di Esercizio, quanto mai necessario anche alla luce

dell'inapplicabilità del vecchio modello, basato sull'attuazione di un Decreto della Presidenza della Repubblica, il 1126/81, quanto mai desueto e inapplicato, tant'è che con forza, da anni, se ne chiede l'abrogazione. Questo nuovo modello dovrà quanto prima essere sperimentato e messo in atto, al fine di valutarne compiutamente l'impatto con la realtà gestionale e di apportare gli opportuni correttivi.
Con altrettanta fatica e con altrettanti dubbi è stato siglato anche l'accordo per la riorganizzazione territoriale, anch'esso sperimentale che, ferma restando l'invarianza delle dotazioni organiche, degli attuali presidi e profili professionali e delle sedi di lavoro, vede raggruppati in 8 coordinamenti territoriali gli attuali compartimenti i quali, comunque, continueranno a mantenere la loro autonomia nella gestione dell'Esercizio.
Inoltre, grazie alla norma inserita nel c.d. Decreto Milleproroghe, anche a supporto dell'imponente piano di investimenti che sarà chiamata a gestire, in deroga ai vincoli di legge, ANAS potrà assumere a tempo indeterminato personale tecnico specializzato, da impiegare nella progettazione e nella realizzazione dei lavori, e personale operativo da impiegare nell'Esercizio. A tale proposito, sono già stati banditi le prime 54 posizioni di Tecnici e, quanto prima, partiranno anche i bandi per la ricerca di personale operativo da impiegare nelle aree geografiche più penalizzate dal punto di vista della dotazione organica.
Pertanto, i tanti fronti sindacali aperti con l'azienda e il momento storico, per certi versi cruciale, che la stessa sta attraversando, attribuiscono un ruolo di primaria importanza alle Organizzazioni Sindacali che sono chiamate ad affrontare nuove sfide, che impongono di farsi trovare pronte a gestire una trasformazione che, altrimenti, saranno costrette a subire.

Subappalti, lavoro e sicurezza

Gli aeroporti a vent'anni dalla Direttiva Europea

di Angelo Piccirillo, Segretario regionale Filt-Cgil Lombardia

Il 15 ottobre del 1996, la Comunità Europea promulgava una Direttiva, la numero 96/67, destinata a porre definitivamente fine ai servizi aeroportuali così come li conoscevamo. Fino a quel momento, infatti, tutte le attività aeroportuali erano di competenza del Gestore aeroportuale, che agiva in monopolio attraverso concessioni governative pluriennali. La 96/67 introduce il principio della libera concorrenza sulle attività di servizi a terra (il cosiddetto handling) degli aeroporti, specificando quali attività fanno parte di questa categoria, come ad esempio check-in, carico e scarico aeromobili, pulizie di bordo e tecniche, custodia e smistamento bagagli e merci, e quali invece restano al Gestore.
L'Italia si adegua alla Direttiva il 13 gennaio del 1999, con il D.Lgs. n. 18, dentro il quale, anche grazie al contributo sindacale, si individua, con l'articolo 14, un meccanismo di salvaguardia occupazionale orientato a evitare che lavoratori di imprese fino a quel momento monopoliste restino vittime dell'apertura incondizionata al libero mercato. Questo articolo è però impugnato dalle associazioni delle compagnie aeree presso il Tribunale della Comunità Europea che, nel dicembre 2004, accoglie la contestazione, ritenendolo contrario ai principi di libera concorrenza e pertanto illegittimo. Contestualmente, i primi effetti della liberalizzazione del mercato vedono quasi tutte le storiche società di Gestione Aeroportuale cedere il proprio ramo d'azienda legato all'attività di handling, con dinamiche che portano progressivamente a cospicue perdite occupazionali, come nel caso eclatante dell'handling del Gestore Aeroporti di Roma, acquisito prima dalla Società FlightCare e poi, dopo un lungo periodo di crisi aziendale e consistenti perdite occupazionali, dalla Società GroundCare che, nel 2014, fallisce definitivamente.
In un contesto così complesso e frammentato, dal punto di vista sindacale era pertanto necessario costruire un volano virtuoso con le imprese del settore, allo scopo di cercare soluzioni alle problematiche emergenti, che colpivano in egual misura aziende (vittime e carnefici della logica del massimo ribasso dell'offerta) e lavoratori (espulsi dalle imprese, che perdevano attività senza la certezza di una salvaguardia nelle imprese subentranti). Questi interessi hanno trovato convergenza, anche grazie alla nascita della specifica associazione datoriale di categoria Assohandlers, nell'elaborazione di un contratto delle attività di handling che, per realizzarsi a pieno, richiedeva un altro passo negoziale: un unico strumento contrattuale, all'interno del quale far confluire tutte le realtà del trasporto aereo, accomunate dal vincolo fondante di una clausola sociale condivisa, che doveva essere esigibile.
Questo percorso, fortemente voluto dalla Filt che, in più occasioni, ha dovuto vincere le resistenze di una controparte divisa e litigiosa, poco propensa a ragionare in prospettive di lungo termine, ha trovato compimento nel 2010, con il varo del primo CCNL del Trasporto Aereo contenente tre sezioni specifiche (handlers, gestore e catering) e, soprattutto, con il suo rinnovo tra il 2014 e 2015, quando il CCNL arriva al vero compimento, comprendendo una parte comune e sei sezioni specifiche (handlers, gestore, catering, compagnie aeree italiane, compagnie aeree straniere, controllori del volo).
Essere riusciti a far convivere i tanti, forse troppi soggetti di handling aeroportuale all'interno di un unico perimetro contrattuale con le stesse regole sul costo del lavoro e, soprattutto, far accettare a tutti la Clausola Sociale, a oggi l'unico intervento non solo di tutela dei lavoratori, ma anche, indirettamente, di regolamentazione di questo mercato: di questo la nostra Organizzazione può con orgoglio rivendicare buona parte del merito. Neanche il vincolo del CCNL ha, però, risolto in maniera definitiva i problemi di tenuta del sistema.
La crisi delle Compagnie di bandiera storiche, connessa all'avvento e alla crescita esponenziale delle low cost, assieme all'elevato grado di competizione che si è scatenato, ha, infatti, portato i vettori prima a chiudere i propri rami d'azienda legati all'assistenza a terra (servizi quali uffici di città, sedi aeroportuali, biglietterie, nuclei tecnici, personale operativo di scalo, sono pressoché scomparsi) con il consueto corollario di licenziamenti, e poi a scatenare una spietata concorrenza tra i prestatori di servizi a terra, che si è consumata e si sta tuttora consumando sul terreno dell'offerta al massimo ribasso, piuttosto che su quello dell'eccellenza del servizio, a discapito dei passeggeri.
Ciò ha comportato, da una parte un proliferare di soggetti di handling che, in aeroporti come Fiumicino, fino a qualche anno fa saturavano ogni spazio possibile dell'area rampa aeroportuale creando, nei periodi di picco stagionale, pesanti disservizi ai passeggeri, e dall'altra, negli aeroporti medio piccoli (con la fragorosa eccezione di Orio al Serio), il diffondersi della pratica del subappalto a Società Cooperative del lavoro di piazzale. Il problema dell'eccessivo numero di handlers a Fiumicino è stato affrontato grazie alla possibilità di limitare nel numero l'accesso al mercato dei prestatori di assistenza a terra

(articoli 4.2 e 5.2 D.Lgs. 18/99 e art. 6, 96/67). In questo modo, dal 2015, l'area rampa di Fiumicino, con un accesso limitato a tre soggetti di handler, ha acquisito maggiori livelli di sicurezza e standard di qualità del servizio superiori al passato.
L'esempio di Fiumicino ha ispirato Venezia e gli scali milanesi di Linate e Malpensa, dove a breve il gestore presenterà il previsto bando di gara per ridurre gli handlers operanti (nel numero di due a Linate e tre a Malpensa). Allo stato attuale, però, neanche il buon esito del progetto di limitazione risolverà il più grave problema emergente, cioè il subappalto. Ferma restando la previsione inserita nell'ultimo regolamento aeroportuale di ENAC (numero 5 del 2013), infatti, i prestatori certificati possiedono ampia libertà di utilizzo di questo strumento, essendo il ricorso al subappalto ammesso nella quasi totale assenza di vincoli: non è vincolante l'applicazione del CCNL di riferimento e, paradossalmente, nemmeno l'obbligo di certificazione, requisito viceversa indispensabile per le Aziende di handling. L'unico obbligo esistente è quello del limite di subappalto del 30%, calcolato sul fatturato annuo dell'azienda subappaltante per singolo aeroporto, limite evidentemente aggirabile se, ad esempio, sullo scalo di Orio al Serio (oltre 12 milioni di passeggeri/anno), tutte le attività di piazzale sono da sempre affidate dai due handlers esistenti (AGS Handling e BGY International Services) alla Cooperativa Alpina, che si è così ritagliata un ruolo da monopolista sul quale gli Enti di controllo non hanno avuto fin qui da ridire.
Il ricorso al subappalto è grave e pericoloso non solo perché determina abbattimento del costo del lavoro, dumping sociale, espulsione di fatto dal mercato delle Aziende virtuose che non vi ricorrono e rappresenta un elemento distorsivo della libera concorrenza, ma a fronte dei rischi oggettivi che esso comporta in merito a safety e security aeroportuale. Si vedano, ad esempio, le modalità organizzative che la Società Cooperativa Alpina (socio unico di AGS Handling) utilizza abitualmente a Orio, oggetto di segnalazione da parte delle OO.SS. alla Direzione Aeroportuale di ENAC in un incontro dello scorso agosto: un'assegnazione di tutti i voli in arrivo sullo scalo a una squadra di operai individuata lì per lì, con modalità approssimative e senza alcuna programmazione delle risorse, con la conseguente impossibilità di identificare, dopo la partenza del volo, i singoli operai che salgono a bordo o nelle stive degli aeromobili.
Dall'11 settembre 2001 è ormai acquisita l'opinione che la sicurezza degli scali sia anche garantita da una tipologia di lavoro fidelizzante e da un ridotto ricorso al turn-over del personale, intendendo con questo non la rinuncia ad assunzioni di risorse dall'esterno, viceversa auspicabili, ma il vorticoso turn-over caratteristico del precariato più estremo, che può produrre conseguenze nefaste, come evidenziato in tempi recenti anche dalla Polizia belga dopo l'attentato all'aeroporto di Zaventem.
I cattivi comportamenti messi in atto da AGS Handling e dalla consociata Alpina (unite da un rapporto così stretto da condividere il medesimo Presidente) non sono uno spauracchio agitato dalla FILT e dal sindacato tutto (mai prima d'ora un tema aveva accomunato nel conflitto tutte le Sigle presenti in aeroporto, confederali e autonome), ma un problema reale, confermato da soggetti portatori di interessi diversi da quelli sindacali.
Ne sono testimoni Assohandlers, cui AGS aderiva, che ha espulso l'Azienda per mancata applicazione della clausola sociale contrattuale nei confronti di Airport Handling, i cui operai avrebbero dovuto confluire in AGS contestualmente al passaggio del vettore Albastar e che invece, nonostante la pressione del Prefetto di Varese, AGS si è rifiutata di accogliere.
Lo stesso Gestore degli aeroporti milanesi che, impugnando prima al T.A.R. e poi al Consiglio di Stato l'autorizzazione concessa da ENAC ad Alpina, ha argomentato in maniera certificata il rischio complessivo per safety e security aeroportuale, legato all'ingresso di un soggetto non certificato e dai comportamenti ai limiti (e oltre) del consentito, qualora arrivi a operare dentro lo scalo regolamentato di Malpensa. Ma, attenzione: non sono le low cost la ragione della frantumazione di regole e diritti. Easy Jet a Malpensa è la dimostrazione più efficace di come l'assistenza a queste compagnie non debba necessariamente prevedere lavoro in subappalto sotto-normato e sotto-pagato. La Compagnia inglese è, infatti, storicamente servita dal prestatore di servizi del gruppo SEA (SEA Handling prima, Alrport Handling poi), che ancora oggi ha le condizioni economico-normative migliori di tutto il settore di riferimento.
E nemmeno le coop possono usare l'argomento dell'assenza di competizione e concorrenza nel mercato dell'handling, a fronte delle circa trecento certificazioni a operare concesse da ENAC in tutta Italia. L'attenzione andrebbe quindi spostata su un più efficace controllo del rispetto dei regolamenti aeroportuali, soprattutto in ambito di sicurezza. Obblighi che hanno costi economici cospicui e che presuppongono la presenza di realtà societarie solide e adeguatamente patrimonializzate, con bilanci sani, che non ricorrano a scorciatoie per avvantaggiarsi sulla concorrenza.
La semplice applicazione di queste norme ridurrebbe da sé l'ingorgo di soggetti e i comportamenti in malafede. Difficilmente, infatti, l'insieme normativo che comprende formazione, safety, security, oltre ad un costante aggiornamento della manualistica, può essere assolto da Società che operano in subappalto al massimo ribasso. In conclusione, tutto l'agire sindacale in ambito aeroportuale degli ultimi quindici anni è stato orientato a trovare un equilibrio nel sistema del trasporto aereo prediligendo sempre il dialogo, piuttosto che il conflitto generalizzato, sebbene l'esito delle innumerevoli crisi aziendali (su tutte Alitalia) e le migliaia di posti di lavori persi nel periodo avrebbero potuto condurre in quella direzione.
Il frutto di questa impostazione sindacale, che aveva portato, grazie al CCNL unico, a un incoraggiante, ma ancora precario e migliorabile, equilibrio del sistema, è messo in discussione da una norma, quella dei subappalti, che solo grazie alla mobilitazione degli aeroporti milanesi e l'impegno della FILT nazionale è ora oggetto di revisione da parte di ENAC.
Sembrerebbe una buona notizia, ma rischia di trasformarsi nella più atroce delle beffe, visti i recenti pronunciamenti negativi di TAR e Consiglio di Stato alle richieste urgenti di sospensione dell'autorizzazione a operare concessa ad Alpina. Pronunciamenti che spalancano alle cooperative le porte sui maggiori aeroporti italiani, lasciando ancora una volta il sindacato da solo a gestire un tema di interesse strategico e nazionale.

Il futuro della mobilità urbana

di Massimiliano Sartori, The European House Ambrosetti

Se il sistema di traporto collettivo si allineasse in termini di efficienza ai best case europei (frequenza, capillarità, qualità, velocità commerciale), l'impatto positivo sul sistema ambientale, sociale ed economico del Paese si attesterebbe a oltre 12 miliardi di Euro l'anno, generati dal risparmio di tempo nei viaggi, dal decongestionamento delle direttrici di traffico, dal miglioramento ambientale e della sicurezza nelle nostre Città Metropolitane.

La mobilità è un fenomeno in crescita da anni. Il tasso di mobilità della popolazione italiana, cioè le persone che si spostano giornalmente, è aumentato dal 75,1% all'83,6% negli ultimi cinque anni. A questa crescita concorre la maggiore rilevanza che ha oggi la componente "non sistematica" della mobilità (spostamenti per svago e tempo libero) rispetto alla componente "sistematica" (casa-lavoro; casa-studio) che ha caratterizzato la mobilità tra gli anni 70 e la fine degli anni 90. Oggi si registrano significativi incrementi delle professioni che rientrano nella definizione di "creative, ad alta intensità di conoscenza, del terziario avanzato", che si basano su modalità di lavoro differenti rispetto al passato e non più incentrate necessariamente sulla presenza fisica sul posto di lavoro negli orari un tempo tradizionali (8-17), concorrendo così a creare una domanda di mobilità più flessibile e meno prevedibile.

All'interno di queste dinamiche complessive, la mobilità che avviene nelle Città Metropolitane è il fattore determinante: il 73,6% degli spostamenti della popolazione italiana avviene, infatti, in ambito cittadino con percorsi di prossimità che in media sono di circa 5 km.

La mobilità urbana delle 14 Città Metropolitane (Roma, Milano, Napoli, Torino, Bari, Firenze, Bologna, Genova, Venezia, Reggio Calabria, Cagliari, Catania, Palermo, Messina) è un fenomeno legato ancora in modo importante al mezzo privato (tipicamente auto e moto), con valori molto più elevati rispetto all'estero. A Milano quasi il 50% degli spostamenti è fatto con mezzi individuali e a Palermo la quota arriva al 78%; per contro a Londra solo un cittadino su 3 usa un proprio mezzo, mentre a Parigi meno di uno su 6. I costi di questo sbilanciamento sono rilevanti: in Italia, si spendono per il trasporto individuale circa 140 miliardi di Euro l'anno, quasi 2.500 Euro per ogni cittadino (anziani e bambini inclusi). Naturalmente ci sono effetti anche sull'inquinamento e sulla congestione del traffico: in media, ogni giorno, a Milano si perdono 35 minuti; 42 a Roma.

In questo quadro la mobilità collettiva, non solo è sotto-valorizzata, ma è anche sbilanciata verso la gomma: l'autobus ha una quota del 65%, a fronte del 34% francese, 36% tedesco e 50% di media UE. In aggiunta, l'età media dei mezzi è più elevata rispetto agli altri Paesi (11,4 anni in Italia, 7,8 in Francia e 6,9 in Germania) con evidenti conseguenze in termini di emissioni inquinanti e alti costi di manutenzione.

Cosa fare quindi?

Per chi si occupa del settore o è appassionato del tema, le proposte su cui si discute sono più o meno le stesse da anni. È necessario far partire una modernizzazione basata su tre pilastri:

1- Potenziare la rete su ferro per consentire una migliore integrazione tra le diverse modalità di trasporto e integrare, a differenza di quanto accade oggi, la pianificazione urbana con le scelte di mobilità;
2- Sviluppare un modello efficace di governance con la costituzione di Authority locali (come nelle Città estere più avanzate), che agiscano in modo coordinato e con criteri uniformi sul territorio;
3- Realizzare forti investimenti in innovazione e digitalizzazione per costruire piattaforme di servizi integrati e sempre più "personalizzati" che permettano al sistema della mobilità collettiva di offrire una migliore esperienza di viaggio.

Una migliore gestione dei flussi all'interno delle aree metropolitane del Paese avrebbe effetti positivi su molti aspetti della vita dei cittadini. Si registrerebbe una riduzione del tempo speso per il viaggio, un miglioramento della qualità del viaggio stesso, una riduzione dei livelli di inquinamento nelle aree urbane, dei livelli di rumore e di incidentalità.

Il motivo per cui nelle quattro aree metropolitane prese come riferimento per i confronti con l'Europa (Parigi, Londra, Berlino e

Madrid) l'utilizzo della mobilità collettiva è maggiore rispetto alle città italiane dipende dalla presenza di un **sistema di mezzi pubblici di trasporto maggiormente integrato** tra le diverse modalità e mezzi, con più frequenza, maggiore capillarità sul territorio, con orari di operatività che si estendono maggiormente durante le ore iniziali e finali della giornata e, spesso, di maggiore qualità e sicurezza (anche solo percepita) da parte dei passeggeri.

Alcuni numeri sono utili per capire questo ritardo. Nelle 14 aree metropolitane italiane e nei relativi capoluoghi[1], in media, chi utilizza il mezzo collettivo per i propri spostamenti impiega 61 minuti al giorno, per coprire 5,36 km, che equivale a una velocità media complessiva del viaggio pari a 5,3 km orari. Chi utilizza il mezzo collettivo per i propri spostamenti nelle aree di Parigi, Londra, Berlino e Madrid, invece, impiega mediamente 63 minuti al giorno, per coprire una distanza di 9,8 km, che equivale a una velocità media complessiva del viaggio pari a 9,4 km orari, quasi il doppio rispetto a quella italiana.

Tale differenza è dovuta in parte alla migliore efficienza dei singoli mezzi pubblici, in parte alla più alta frequenza e capillarità dei mezzi che consentono di ridurre il sovraffollamento nelle ore di picco. Tuttavia, una componente rilevante che spiega questa differenza di velocità commerciale, è connessa alla **minore integrazione e sincronizzazione dei differenti mezzi di trasporto collettivo** nelle aree metropolitane e nei capoluoghi italiani rispetto ai *best case* europei.

Infatti, mediamente, nelle aree metropolitane italiane e nei capoluoghi, chi utilizza il mezzo collettivo per i propri spostamenti impiega ogni giorno 17,3 minuti in attesa della coincidenza, cioè dell'arrivo di un altro mezzo collettivo. Tale valore è pari a 11 minuti, in media, a Parigi, Londra, Berlino e Madrid.

All'interno delle stesse aree metropolitane italiane, esiste un'**ampia variabilità** di questa e di altre componenti. Se a Milano, Venezia e Bologna, i tempi di attesa delle coincidenze si attestano tra 11 e 12 minuti, in linea con i *best case* analizzati, a Roma i tempi di attesa raggiungono i 20 minuti, a Catania e Messina 23 minuti e a Napoli 27 minuti.

Ancora più evidente risulta il problema della frequenza e della mancanza di coincidenze nel trasporto collettivo, se si analizza la percentuale di persone che attendono oltre 20 minuti la propria linea per recarsi sul luogo di lavoro o studio. A Roma il 39% degli utilizzatori attende oltre 20 minuti l'arrivo del proprio mezzo, a Catania e Messina sono il 46%, quasi 1 su 2, a Bari il 40%, a Napoli il 56%, mentre a Milano tale percentuale si attesta al 12%, in linea con Parigi (13%), Madrid (14%) e Berlino (10%) e meglio di Londra (18%).

La combinazione di questi fattori produce una situazione in cui il tempo di attesa del mezzo collettivo può raggiungere, come nel caso di Catania, anche il 41% del tempo totale del viaggio. A Roma è il 25%, mentre a Milano il 17%. A livello complessivo, se nelle aree metropolitane italiane si raggiungesse l'efficienza media dei *best case* europei, che viaggiano con **velocità commerciali quasi doppie**, i tempi di viaggio crollerebbero di **27 minuti al giorno**, passando da 61 minuti a 34 minuti.

Mettendo questi dati all'interno di un modello di stima e sotto l'ipotesi che **il sistema di traporto collettivo si allineasse in termini di efficienza ai** *best case* **europei** (frequenza, capillarità, qualità, velocità commerciale, ecc.), l'impatto complessivo positivo sul sistema ambientale, sociale ed economico del Paese si attesta a oltre **12 miliardi di Euro l'anno,** generati dal risparmio di tempo nei viaggi, decongestionamento delle direttrici di traffico, dal miglioramento ambientale e della sicurezza nelle nostre Città Metropolitane

Più in dettaglio, il risultato della stima indica un valore compreso tra circa **5,5 e 7,0 miliardi di Euro all'anno** in termini di **valorizzazione del tempo risparmiato dai passeggeri** (pari allo 0,34%-0,44% del PIL italiano).

Valore del tempo risparmiato ogni anno a seguito di una maggiore efficienza del trasporto collettivo locale (milioni Euro)

	Minimo	Massimo
Bari	35,1	45,2
Bologna	101,0	129,9
Cagliari	54,5	70,1
Catania	38,8	49,9
Firenze	180,0	231,5
Genova	246,5	316,9
Messina	17,1	22,0
Milano	821,6	1.056,4
Napoli	405,5	521,3
Palermo	62,8	80,7
Reggio Calabria	16,7	21,5
Roma	3.143,4	4.041,6
Torino	305,6	392,9
Venezia	41,0	52,8
Totale	**5.469,6**	**7.032,7**

Stima degli impatti economici derivanti dalla creazione di modelli e sistemi integrati della mobilità nelle aree metropolitane italiane. *Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2017.*

[1] Bari, Bologna, Cagliari, Catania, Firenze, Genova, Messina, Milano, Napoli, Palermo, Reggio Calabria, Roma, Torino, Venezia.

In questo ambito, gli effetti positivi non si limiterebbero solamente al perimetro di riferimento del trasporto collettivo. Infatti, uno spostamento modale a sfavore del mezzo individuale (tipicamente automobile) e a favore del mezzo collettivo, produce un vantaggio, in via indiretta, anche nei confronti di chi continua ad utilizzare il mezzo individuale per i propri spostamenti, in virtù del decongestionamento delle strade urbane e di collegamento nell'area metropolitana che genera lo *shift* modale stesso. Ovviamente, ciò consentirebbe anche di aumentare la velocità commerciale dei mezzi di trasporto pubblici su gomma. Anche su questo fronte, allineandoci alla media dei *best case* europei (che equivale a un raddoppio della quota modale del trasporto collettivo per gli spostamenti nelle aree metropolitane), avremmo un effetto di decongestionamento e riduzione dei tempi di spostamento anche per i mezzi privati. Il risultato della stima indica un valore compreso tra circa **2,2 e 2,8 miliardi di Euro l'anno** (pari allo 0,14%-0,18% del PIL italiano).

Valore del tempo risparmiato ogni anno per effetto del decongestionamento delle arterie urbane stradali generato da un maggiore utilizzo dei mezzi collettivi per i propri spostamenti (milioni Euro)

	Minimo	Massimo
Bari	6,6	8,5
Bologna	27,0	34,7
Cagliari	9,1	11,8
Catania	8,7	11,3
Firenze	20,9	26,8
Genova	17,7	22,7
Messina	2,9	3,7
Milano	391,8	503,7
Napoli	102,2	131,4
Palermo	5,2	6,7
Reggio Calabria	2,2	2,7
Roma	1.449,4	1.863,5
Torino	59,5	76,5
Venezia	87,9	113,1
Totale	**2.191,1**	**2.817,1**

Stima degli impatti economici derivanti dal decongestionamento delle strade urbane e di collegamento nell'area metropolitana generato dalla creazione di modelli e sistemi integrati della mobilità nelle aree metropolitane italiane. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2017.

Infine, l'incremento nell'utilizzo del trasporto collettivo per i propri spostamenti, genererebbe anche rilevanti **benefici ambientali**. Come noto, il trasporto individuale su gomma è caratterizzato da elevate esternalità negative, superiori al trasporto collettivo su gomma e ancora di più rispetto al trasporto collettivo su ferro. In linea con la nostra ipotesi di allineare le quote modali alla media dei casi europei considerati, avremmo un ulteriore beneficio aggiuntivo ambientale valorizzato in **2,5 miliardi di Euro** (0,15% del PIL).

Stima dei benefici ambientali generati dalla riduzione dei costi esterni legati al trasporto con mezzo individuale (milioni Euro)

	Incidentalità	Inquinamento atmosferico	Inquinamento acustico	Cambiamento climatico
Bari	0,5	3,6	1,9	2,7
Bologna	3,3	21,8	11,7	16,4
Cagliari	1,1	6,9	3,7	5,2
Catania	0,8	5,2	2,8	3,9
Firenze	2,5	16,6	8,9	12,5
Genova	3,8	25,6	13,7	19,2
Messina	0,3	2,3	1,2	1,7
Milano	47,6	317,4	169,8	238,0
Napoli	10,2	67,4	36,1	50,6
Palermo	0,9	5,9	3,1	4,4
Reggio Calabria	0,2	1,3	0,7	0,9
Roma	66,7	444,9	238,0	333,6
Torino	7,3	48,9	26,2	36,7
Venezia	8,5	56,9	30,4	42,7
Totale	**153,7**	**1.024,7**	**548,2**	**768,5**
Totale complessivo				**2.495,1**

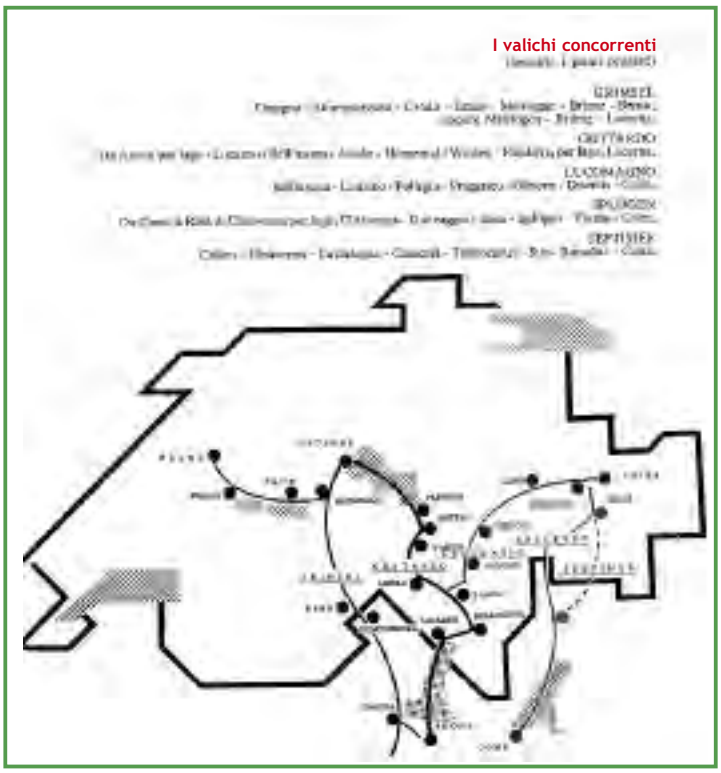
Stima dei benefici ambientali generati dalla riduzione dei costi esterni legati al trasporto con mezzo individuale. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2017.

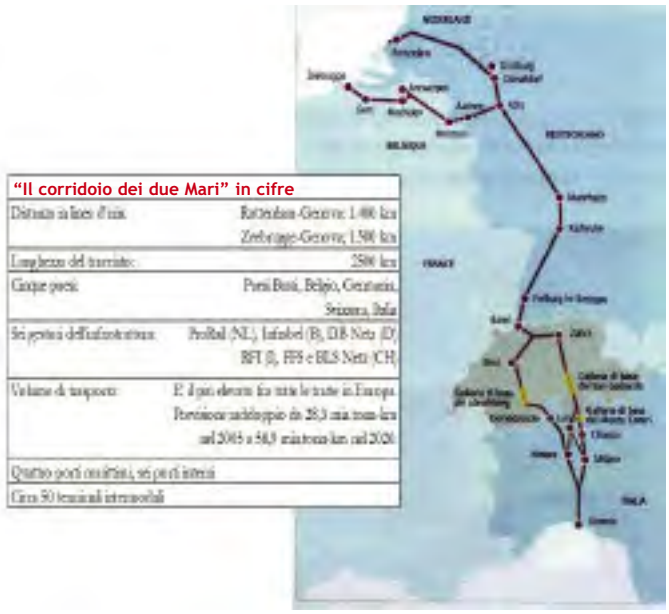
Il miglioramento delle connessioni e della mobilità nelle aree urbane è un vantaggio che va a beneficio di tutti, cittadini e imprese. Le stime, seppur tradotte in Euro, riguardano una dimensione che attiene la qualità della vita delle persone: tempo risparmiato negli spostamenti; meno tempi di attesa; meno code; meno inquinamento. Quanto potrebbe migliorare la vita di ognuno se si dimezzassero i tempi medi di spostamento nelle aree urbane, viaggiando su mezzi sicuri, puliti e integrati tra loro? Credo che questa dovrebbe essere una priorità del Paese nei prossimi anni.

Il Gottardo II, *un anno dopo*

di Gennaro Bernardo, Presidente del Comitato Infrastrutture, Trasporti e Logistica di Federmanager MI

La galleria ferroviaria più lunga del modo, il Gottardo II, sta per compiere il primo anno di vita. Dopo essere stati bombardati per anni da dati, cifre, valutazioni tecnico-politiche, costi, valori, scenari, obiettivi e altro, oggi ci si chiede se tutto quanto si è detto e ipotizzato si stia concretizzando, e si è curiosi di esaminare i primi risultati.
La storia c'insegna, però, che fare una grande infrastruttura ha sempre avuto bisogno di tempi lunghi, sia delle fasi decisionali, per l'ovvia necessità di riuscire a prevedere la soluzione con il miglior rapporto costi/benefici, sia di costruzione, per le complessità tecnico/economiche della realizzazione stessa. Quasi sempre, poi, in questi lunghi periodi, gli scenari e i contesti di valutazione subiscono cambiamenti.
Per il Fréjus, primo traforo delle Alpi (catena montuosa che a partire dal 18° secolo ha richiesto più agevoli attraversamenti per non limitare lo sviluppo economico del nostro Paese), la decisione di un valico fra Torino e Chambéry, seguendo le valli della Dora Riparia e dell'Arc anziché altri possibili tracciati, ebbe ragioni prettamente militari. Quando l'opera fu ideata, infatti, non si trattava di costruire una linea internazionale: Torino, allora, era la capitale del Regno di Sardegna e Chambéry era il capoluogo di una delle sue provincie. Tutto fu deciso in casa, ma, successivamente, con la cessione della Savoia alla Francia, il contesto mutò. Per fortuna i francesi, riconoscendo una differente valenza di quanto si era messo in cantiere, non esitarono poi a contribuire al finanziamento e al completamento dell'opera.

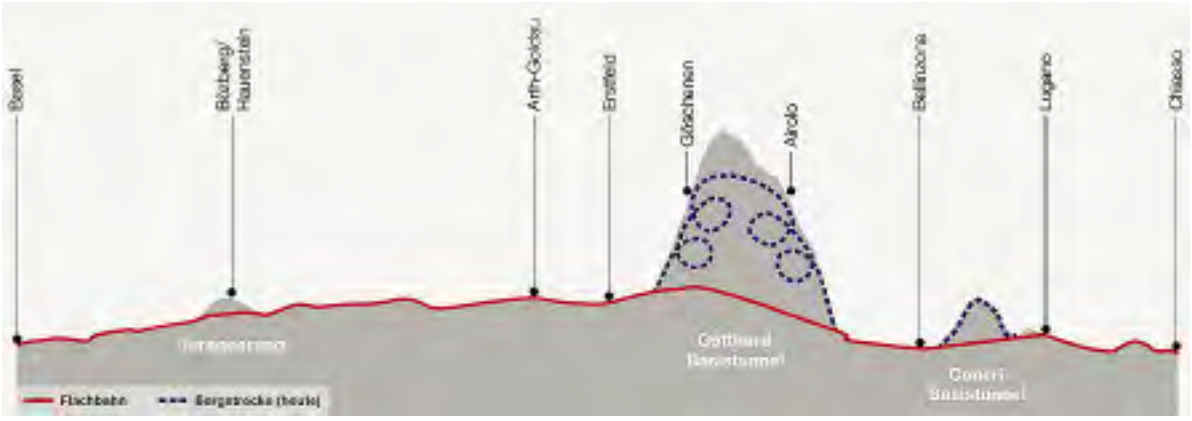




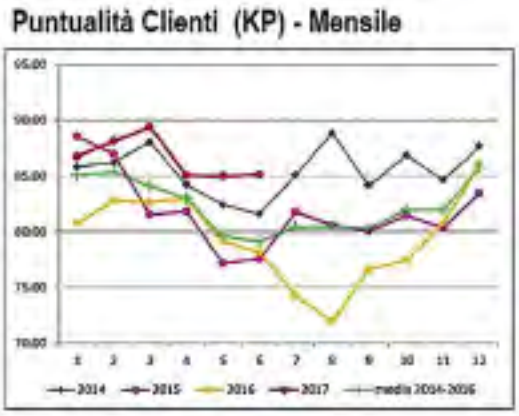
Se nel caso dell'attraversamento delle Alpi occidentali la scelta fu - come detto - abbastanza lineare, per l'attraversamento di quelle centrali la situazione si presentò certamente più complessa, sia per le condizioni politiche (se dal versante italiano l'interlocutore era unico, il Regno di Sardegna prima e il neonato Regno d'Italia poi, su quello svizzero si trovavano in concorrenza Cantoni diversi - Ticino, Grigioni, Uri ...), sia per quelle geografiche (profondità maggiore della catena montuosa, cime e passi più elevati...). Tra queste ultime vi era il dubbio, ben fondato, sulla reale possibilità di costruire un traforo della lunghezza di 15 mila metri quando la galleria ferroviaria dei Giovi, aperta nel 1853 per la linea Torino-Alessandria-Genova, aveva una lunghezza di poco più di 3 mila metri.[1]
Ma siamo ancora nel 18° secolo! Nel secolo successivo, la grande sensibilità dei territori sul tema della preservazione dell'ambiente e la conoscenza scientifica hanno permesso di ipotizzare la realizzazione di lunghissimi tunnel che risolvono il principale problema ferroviario, quello della resistenza al moto connessa al superamento delle acclività: i tracciati diventano così pianeggianti e le locomotive possono trainare più tonnellate a parità di potenza impegnata.

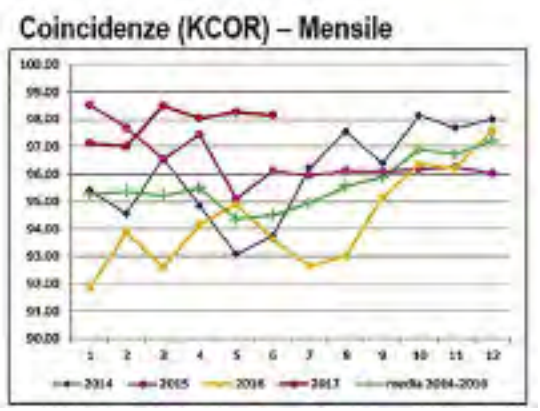
[1] Una disamina completa della storia e delle motivazioni che portarono alla realizzazione del primo traforo del Gottardo è leggibile in **"Il Gottardo c'è ... ed ha una lunga storia da raccontare"**, volume 1°, realizzato da Federmanager MI e distribuito, in formato elettronico, dai volontari della sua Onlus di riferimento: VISES MI, per info: VisesMilano@aldai.it.

Il tunnel sotto il massiccio del Gottardo (la massima copertura rocciosa è di ben 2.300 mt) è una componente fondamentale del grande progetto europeo di sviluppo del cosiddetto "Corridoio dei due Mari"; programma che vanta numeri e obiettivi di grande rilevanza, come si evince dal prospetto precedente.
Il Gottardo II[2], come è ora denominata la galleria ferroviaria più lunga del mondo, a quasi un anno dalla sua messa in esercizio (dicembre 2016), sta esprimendo le sue potenzialità? Ciò che si era immaginato, dibattuto e teorizzato, si sta concretizzando? Sono interrogativi chiari e legittimi le cui risposte non possono, anche questa volta, non essere connesse al riconoscimento che i suoi scenari e contesti decisionali stanno in parte mutando.
Innanzi tutto occorre tener presente che la direttrice ferroviaria, come già si detto, è solo un tassello del Corridoio 1, e che su di esso incide ancora fortemente la realizzazione della galleria del monte Ceneri, attualmente prevista per l'anno 2020, nonché l'attraversamento del lago di Lugano.



La componente "traffico viaggiatori", però, si sta già avvalendo di quanto realizzato: Milano e Zurigo sono ora a sole tre ore di distanza. Si è recuperato circa il 20% del tempo di percorrenza e la qualità del servizio registra continui miglioramenti, come si evince da recenti dati pubblicati dall'Ambasciata Svizzera in Italia.





Dalla stessa fonte, si apprendono alcuni dati globali, in un arco di tempo di 267 giorni, che forniscono un primo quadro della situazione:

dal 10.12.2016 al 03.09.2017 (267gg)	num	n/gg
Treni totali via Gottardo II	**32.618**	**122**
Traffico passeggeri	13.369	50
Traffico merci	18.699	70
Altro	550	2

Nel medesimo periodo, le deviazioni operative sulla linea storica (per motivi vari di esercizio) sono state poche e tendono a diminuire: rivelatrici di una messa a regime che si sta concludendo con successo.
I numeri globali mostrano, però, che la potenzialità della nuova linea è ancora lungi da essere pienamente utilizzata; ma su questo gioca molto il mercato del traffico merci, mercato che, com'è ben noto, vede l'autotrasporto ancora vincente sulla rotaia. Non a caso, alle draconiane e coraggiose scelte svizzere di finanziare il progetto Alp Transit (gallerie di base del Gottardo e del Lötschberg) al fine

[2] Nel 2° volume del citato testo "Il Gottardo c'è … ed ha una lunga storia da raccontare" si possono trovare tutte le caratteristiche dell'opera.

di trasferire almeno 650.000 camion degli oltre 1.350.000 che annualmente attraversano la Svizzera, si affiancano gli obiettivi dell'Europa in termini di *percentuali di traffico merci con percorrenze superiori ai 300 Km*: essi dovranno essere al 2030 e 2050 rispettivamente pari al 30% e al 50%. Sono obiettivi ambiziosissimi che molti esperti del settore (in virtù di ipotizzati scenari che stentano a concretizzarsi e a una certa lentezza nell'attuazione di quanto ancora c'è da fare, sia in termini di infrastrutture fisiche, sia in termini di omogeneizzazione di norme e accordi internazionali) giudicano non facilmente raggiungibili.
Le tematiche e l'evoluzione degli scenari sono ripresi in dibattiti pubblici, convegni, workshop che periodicamente li analizzano, li contestualizzano, li aggiornano e, in parallelo, nascono proposte e sollecitazioni al decisore politico. Esse sono spesso contrastanti, ma ciò è naturale, perché come si detto non vi è un quadro stabile della situazione globale internazionale, visione - questa - obbligatoria per tutte le grandi infrastrutture. Una per tutte. La recente attivazione della cosiddetta "*linea ferroviaria della seta*" che dovrà, tra l'altro, risolvere il suo principale problema, cioè quello del costo: attualmente il trasferimento di un'unità di carico (container) dalla Cina all'Europa via ferrovia ha un costo doppio rispetto alla soluzione via mare.
Rimanendo però nell'ambito europeo e limitatamente agli adeguamenti infrastrutturali dell'intero Corridoio 1, che - com'è ovvio - condizionano il completo utilizzo delle potenzialità dell'opera, occorre tener presente che molto c'è ancora da fare. Il Coordinatore Europeo del Corridoio Reno-Alpi, Pawel Vojciechowski, nel suo ultimo rapporto[3], ha focalizzato le principali problematiche ancora presenti sulla direttrice: esse spaziano dal "*miglioramento delle sezioni transfrontaliere e dei nodi urbani*" ai "*collegamenti ancora mancanti*", dalla "*non completa interoperabilità/conformità agli standard TEN-T*" al "*miglioramento delle connessioni dell'ultimo miglio*". Lo stesso Coordinatore identifica 217 progetti necessari per risolvere le limitazioni e raggiungere la conformità con gli standard TEN-T. Per la loro realizzazione stima una spesa di 89 miliardi di euro, che considera come un rapporto qualità/prezzo unico se comparato al contesto della portata e della notevole performance del Corridoio: il trasporto di merci di oltre 1 miliardo di tonnellate e un contributo al PIL europeo di oltre 2,700 miliardi di euro all'anno.

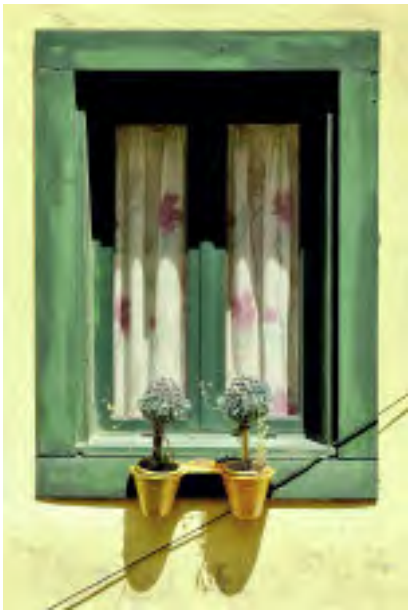
Come si vede la situazione non è semplice, specialmente se si guarda anche alla necessità di uniformare i contesti normativi, sia per il ferroviario sia per i trattamenti fiscali sia per gli incentivi. In tutto ciò si comprende come il tempo (delle decisioni e delle realizzazioni) svolga un ruolo fondamentale.
In Svizzera molti hanno compreso ciò, tanto che, rilevando che allo stato attuale Berna pianifica al 2054 la realizzazione della Lugano-Chiasso, si sono resi promotori di una petizione evidenziante il fatto che un'opera come l'AlpTransit non possa rimanere monca per decenni, nella certezza che il ritardo nuocerebbe all'economicità della tratta e causerebbe un'irreparabile perdita di attrattività e di possibilità di sviluppo. Sollecitano quindi una riconsiderazione dei programmi mirato a un'anticipazione dell'intervento.
Pur riconoscendo che in Italia alcune scelte strategiche sono correttamente indirizzate e calendarizzate (Terzo Valico dei Giovi, aumento della capacità di trasporto della Chiasso-Milano, nuovi Terminal intermodali nell'Alta Italia ecc.) forse non sarebbe male che analogo movimento di opinione facilitasse le decisioni volte a definire altre importanti scelte, tra le quali, ad esempio, il superamento dei Nodi Ferroviari di Milano e Novara, su cui peraltro Rete Ferroviaria Italiana si è da tempo pronunciata in termini di schema di riferimento.

[3] Ampi stralci del Rapporto del Coordinatore Europeo del Corridoio Reno-Alpi, sono riportati in appendice del 2° volume, già segnalato.

La Belt and Road Initiative:
origine, opportunità, sviluppi futuri

di Matteo Polistina, The European House Ambrosetti

Attraverso le "Nuove vie della Seta" la Cina vuole proiettare al suo esterno il modello di sviluppo che l'ha sostenuta negli ultimi decenni, utilizzando le ingenti risorse finanziarie a disposizione per "creare" nuovi mercati di sbocco, internazionalizzare i propri campioni nazionali e finanziare un upgrade infrastrutturale che le permetta di avvicinarsi ai principali partner commerciali dell'Unione Europea.



Annunciato dal Presidente della Repubblica Popolare Cinese Xi Jinping a fine 2013, *One Belt, One Road* è rapidamente diventato uno dei temi caldi della politica e della geoeconomia internazionale. Generalmente tradotta in italiano come "Nuove Vie della Seta", l'iniziativa è per la leadership cinese l'asse portante della sua proiezione internazionale e, per la comunità internazionale, il banco di prova per valutare la maturità della Cina e la sua capacità di assumersi la guida di iniziative a carattere globale e multilaterale.

Nonostante molto sia già stato scritto e detto, il tema è ancora circondato da una nuvola di incertezza, tacciato da alcuni come mera propaganda e celebrato da altri come punto di svolta internazionale dei prossimi decenni. Nelle prossime pagine cercheremo di fare chiarezza, tracciandone l'origine e il razionale, evidenziandone il legame con gli obiettivi programmatici dell'amministrazione di Xi Jinping, di cui è un'estensione internazionale. La Cina si trova, infatti, in mezzo ad un processo di riforma volto ad aprire maggiori spazi alle "forze di mercato" e a correggere un modello di sviluppo basato su un forte interventismo statale, dando maggior rilievo a consumo interno, investimento privato e innovazione come motori di crescita e sviluppo. Indicheremo poi futuri sviluppi e opportunità per le imprese italiane.

La *Belt and Road* è quindi un complesso disegno che racchiude obiettivi di politica estera, interna e industriale della Repubblica Popolare, legata al più ampio disegno di riforma dell'economia cinese e del suo ruolo nelle catene del valore globali.

Disegno multiforme e complesso, l'iniziativa vuole essere la chiave di volta internazionale per aumentare il posizionamento della Cina nelle catene del valore globali, diminuire la dipendenza dagli investimenti pubblici, aprire maggiori spazi a investimento e consumo privato e internazionalizzare le aziende del Paese.

L'iniziativa non può quindi essere ricondotta a un semplice disegno di upgrade infrastrutturale, né si può parlare esclusivamente di tratte, rotte o vie sulla quale si articolerà: il razionale dell'iniziativa è politico e macroeconomico, non ingegneristico e regolamentare. Del resto, come argomentato dallo stesso Xi Jinping, qualunque Paese disposto a intrattenere relazioni privilegiate con la Cina può essere coinvolto in questo disegno.

La *Belt and Road Initiative* è quindi principalmente uno strumento di proiezione economica e strategica della Cina di là dai suoi confini: un Paese che per storia e tradizione si considera attore di primaria importanza e che, dopo quasi due secoli di "sterilità" internazionale, vuole ritornare al centro degli affari globali[1] esportando verso occidente i pilastri del suo processo di sviluppo economico. Il governo della repubblica popolare vuole quindi proiettare al suo esterno il modello di sviluppo che l'ha sostenuta negli ultimi decenni, utilizzando le ingenti risorse finanziarie a disposizione per "creare" nuovi mercati di sbocco, internazionalizzare i propri campioni nazionali e finanziare un upgrade infrastrutturale che permetta di avvicinare la Cina ai principali partner commerciali dell'Unione Europea.

[1] si noti come la stessa parola Cina in lingua cinese mandarino significa "Stato [regno] al centro"

Veniamo dunque al legame tra la *Belt and Road* e il modello economico cinese. Il modello di sviluppo economico cinese negli ultimi anni ha iniziato a mostrare i primi segni di rallentamento, tanto da spingere la leadership a parlare di un *new normal* caratterizzato da tassi di crescita economica più contenuti. Trovare nuove ricette per dare nuova linfa all'economia cinese diventa una questione di vita o di morte per il Partito Comunista Cinese: non bisogna dimenticare che, memore delle lezioni impartite dal crollo degli altri regimi comunisti nei decenni passati, la leadership basa la propria legittimazione popolare soprattutto sulla performance economica.

Contrariamente al luogo comune che interpreta il modello economico cinese come *export-driven*, la principale componente di sviluppo degli ultimi decenni sono stati gli investimenti, il cui ruolo ipertrofico è reso possibile, da un lato, da una quasi totale commistione tra potere politico e istituzioni finanziarie e, dall'altro, da un tasso di risparmio tenuto artificialmente sopra il suo livello naturale.

Sotto il primo profilo, il Partito-stato controlla, infatti, le principali banche e istituzioni finanziarie del Paese, che sono tenute a erogare capitali in funzione degli obiettivi determinati dal Partito, che a sua volta controlla anche i più grandi conglomerati industriali del Paese. In questo modo, debitore e creditore sono in ultima analisi il medesimo soggetto: non stupirà quindi come, nonostante l'opacità delle statistiche ufficiali e i progressi degli ultimi anni, il tasso dei NPL (*non performing loans*) e il livello aggregato del debito cinese (per molti analisti prossimo al 300% del PIL) abbiano raggiunto livelli allarmanti.

Per contro, un così alto tasso di investimento è reso possibile da un tasso di cambio sul dollaro fissato al di sotto del suo livello di equilibrio, da tassi di interesse sui depositi artificialmente bassi e da limitate prestazioni di welfare. Non è questa la sede per approfondire il tema, basti però rilevare come viene, di fatto, a crearsi una "tassa nascosta" nei confronti del consumatore cinese, che fornisce risorse finanziarie per alimentare i grandi progetti di sviluppo e i campioni nazionali del Paese. Un'allocazione libertina del capitale è inoltre associata ad alti livelli di corruzione che, insieme con la crescente saturazione dell'economia cinese, hanno portato a una costante diminuzione del ritorno sugli investimenti pubblici.

Alla guida di un sistema economico che continua a generare immense quantità di risparmio, che il sistema non riesce più ad assorbire in maniera ottimale, Xi Jinping e colleghi hanno iniziato a guardare verso occidente alla ricerca di possibili soluzioni. Già la precedente amministrazione di Hu Jintao aveva cercato di dare sfogo alla potenza finanziaria cinese con la *Going Out Policy*, politica volta ad aumentare quantità e qualità delle acquisizioni internazionali da parte di aziende cinesi. Tuttavia, Pechino si è presto resa conto che era necessario un'opera di razionalizzazione che desse una direttrice strategica al processo: ecco che entra in gioco la *Belt and Road*.

Qui entra in gioco un secondo elemento del disegno di riforma della leadership cinese, il *China Manufacturing 2025*: piano volto ad aumentare il posizionamento nelle catene del valore globali e a diventare non più semplice *hub* di assemblaggio a basso contenuto di valore aggiunto, ma piattaforma integrata di ricerca e sviluppo, design e manifattura di produzioni ad alto contenuto tecnologico. Il piano mira a trasformare le regioni e le città costiere in centri globali dell'innovazione, puntando sulle regioni interne come piattaforme produttive, grazie ad un costo del lavoro ancora contenuto.

OBOR vuole essere la leva, infrastrutturale e internazionale, che permetta la realizzazione di questo molteplice disegno di riforma. Creando un avanzato sistema infrastrutturale in Asia centrale, la Cina avvicinerebbe le regioni interne – futuro *hub* produttivo del Paese – ai principali mercati di destinazione, superando la dipendenza dell'export cinese dal trasporto navale e riducendo drasticamente i tempi di spedizione. Una più rapida connessione con i mercati europei è, infatti, necessaria per sostenere un più alto posizionamento tecnologico e di valore aggiunto nelle *value chain* globali, permettendo così al Paese di presidiare alcuni segmenti di mercato il cui accesso gli è adesso precluso. Allo stesso tempo, ciò permetterebbe ai grandi campioni nazionali cinesi (COSCO, CRRC, CNPC, etc) di continuare la loro crescita verso un ruolo di leadership globale nel comparto infrastrutturale e ICT. Ciò consente, infatti, di mettere in competizione i propri campioni con gli operatori internazionali, ma in ambiente protetto e dettando le regole del gioco, senza quindi competere direttamente nei più maturi mercati occidentali e mantenendo un sostanziale monopolio nel mercato interno. Con questa sorta di "fase 2" della *going out policy* della Presidenza Hu Jintao, la direttrice di internazionalizzazione delle aziende cinesi è subordinata a un disegno politico multilaterale.

La mole di risorse finanziarie messa sul piatto da Pechino è notevole. Due le istituzioni finanziarie funzionali a questo scopo: il *Silk Road Fund* e la *Asian Infrastructure Investment Bank*. La prima istituzione, creata nel 2014 con una capitalizzazione di circa 40 miliardi di dollari, ha il mandato di finanziare opere nei Paesi lungo la Belt and Road. Tra le opere già finanziate dal fondo troviamo: la diga e l'annessa centrale idroelettrica di Karot, nel Pakistan nordorientale; l'iniezione di capitale in China Rubber Int. Holding, subsidiary di Chemchina, per l'acquisizione di Pirelli; l'acquisizione del 9,9% progetto LNG di Yamal, operato dalla russa Novatek.

Come si noterà, il razionale di questi tre investimenti non può essere ricondotto a un aumento delle connessioni tra Europa e Asia centrale, quanto piuttosto a una più generale proiezione esterna dei campioni nazionali cinesi e alla conquista di posizioni di leadership tecnologica.

L'*Asian Infrastructure Investment Bank*, per contro, è un'istituzione finanziaria multilaterale a regia cinese: una sorta di Banca Mondiale con la bandiera rossa. L'istituzione, tra i cui Paesi fondatori risulta esserci anche l'Italia, ha una capitalizzazione di 100 miliardi di dollari ed ha già finanziato o co-finanziato opere di diversa natura in Tajikistan, Oman, Pakistan, Azerbaijan e Bangladesh.

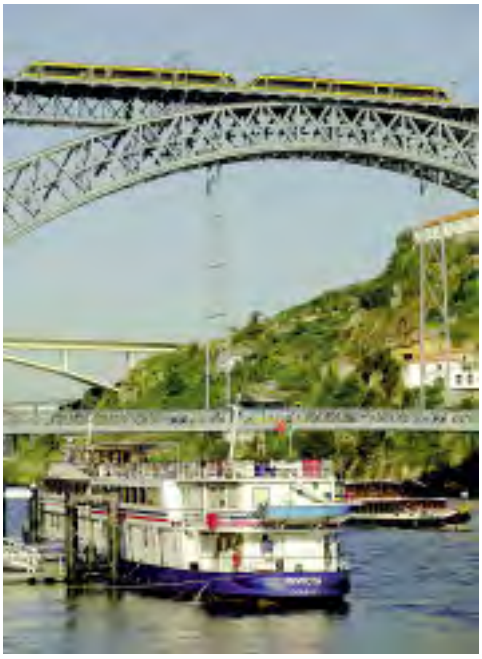
Rileva inoltre notare come, da un punto di vista programmatico, la *One Belt, One Road* non sia legata al raggiungimento di alcun obiettivo o KPI specifico. Tramite OBOR, la Cina vuole fare quello che sa fare meglio: dispensare capitali a basso costo per finanziare opere infrastrutturali a Paesi amici (in maniera non dissimile da quanto già fatto in Africa), guadagnando entrature privilegiate per le proprie aziende. Ciò che non vuol fare, invece, è assumersi la gestione diretta di una rotta - ferroviaria o multimodale che sia - che passi per una buona dozzina di Paesi; né mettersi al centro di una complessa opera di regolamentazione internazionale *à la* Unione Europea. Ciò darebbe, infatti, ad alcuni Paesi in posizione geostrategica un potere significativo sul destino di OBOR, mettendo la Cina in un'imbarazzante posizione subalterna nella realizzazione del suo disegno di politica estera.

Un passaggio di rilievo per gli sviluppi futuri dell'iniziativa è il XIX° Congresso del Partito Comunista Cinese, un test importante per la leadership di Xi Jinping i cui lavori sono iniziati il 18 ottobre 2017. Gli analisti si aspettano un rafforzamento del già elevato potere di Xi, necessario per superare tutte le frizioni e viscosità che stanno rallentando il processo di riforma economica e politica cinese e, di conseguenza, accelerando la proiezione cinese lungo la *Belt and Road*. Dagli sviluppi del congresso, non noti mentre questo articolo andava in stampa, saremo in grado di tracciare alcuni orientamenti a medio termine dell'iniziativa.

Ma come cogliere le opportunità di business offerte dalla *Belt and Road* e quale, nello specifico, il ruolo dell'Italia? In coerenza con il quadro delineato finora, l'Asia Centrale non diventerà un gigantesco cantiere aperto, dove gli operatori internazionali potranno accedere a finanziamenti a pioggia allocati con una logica di bando di gara.

Più pragmaticamente, le risorse messe sul piatto saranno in primo luogo destinate ad aziende cinesi e dirottate su soggetti internazionali solo laddove il rapporto di cooperazione sarà strutturato su una logica di *win-win*, con particolare attenzione al trasferimento tecnologico e di *know how*. Sapere elaborare formule innovative di partnership con soggetti cinesi per operare su mercati difficili e distanti (Iran, Turchia, paesi dell'Asia Centrale ...) è quindi un fattore determinante per cavalcare l'onda delle Nuove Vie della Seta.

Corollario naturale è quello di stringere relazioni privilegiate con aziende cinesi che, a differenza del passato, stanno iniziando a strutturarsi per competere internazionalmente, lanciandosi in acquisizioni o apertura di filiali in Paesi stranieri. Nonostante ci sia un tema importante di capitale umano e di integrazione tra le risorse cinesi e quelle di paesi terzi, *branch* in Italia o in Europa di aziende cinesi possono essere primi punti di contatto per avviare dialoghi costruttivi, soprattutto per quegli operatori italiani che hanno una presenza in Cina poco strutturata o che operano in settori in cui il mercato cinese è protetto o chiuso alla competizione internazionale.



L'Italia è tuttavia in una condizione privilegiata per cogliere queste opportunità grazie al nostro posizionamento geografico e di mercato. Nonostante il sistema-Paese faccia fatica a parlare alla Cina con un'unica voce e visione strategica, la Repubblica Popolare vede nell'Italia un partner strategico per l'upgrade del comparto manifatturiero. Non a caso, l'Italia è stata negli ultimi anni meta privilegiata dell'investimento estero cinese; in particolare, grazie alle molte PMI che presidiano nicchie tecnologiche ma che, per limiti finanziari, culturali e sistemici, faticano a crescere per sostenere i volumi di mercati globali.

In conclusione, la *Belt and Road* è certamente destinata a creare notevoli opportunità di business e a plasmare i rapporti industriali e macroeconomici di lungo periodo nel continente euroasiatico, seppur in maniera meno lineare di quanto comunemente sostenuto. Per cogliere queste opportunità, tuttavia, è necessario un maggiore dialogo con aziende e istituzioni cinesi, presidiando allo stesso tempo Paesi strategici tra i due terminali. La *Belt and Road* non è quindi per tutti, ma per gli operatori grandi o piccoli che, come i mercanti sulla Via della Seta del passato, sono in grado di identificare tendenze di lungo periodo, rischiare e operare in contesti fluidi multilaterali.

Rigenerare le città. L'innovazione per l'occupazione

di Piero Pelizzaro - Project Manager Sharing Cities Direzione Economia Urbana Comune di Milano

Manifattura 4.0 come il cuore di una nuova strategia industriale, di una più ampia strategia economica che mira alla competitività per affrontare la profonda crisi sociale, economica e ambientale delle società europee. Un approccio sistemico e integrato che favorisce e migliora la vivibilità dello spazio pubblico e crea nuove opportunità occupazionali per i nuovi nativi digitali, afflitti da una disoccupazione eccessiva.

Oggi la pianificazione dello sviluppo urbano di realtà come Milano, Lisbona o Londra non può prescindere dalla storia e dalle decisioni prese in passato, ma soprattutto deve tenere conto di due cambiamenti fondamentali. Questo quanto emerge dopo i primi due anni del programma Sharing Cities, il consorzio finanziato dall'Unione Europea attraverso il programma Horizon 2020, che si propone di elaborare e attuare progetti di Smart City e Smart Living, cominciando da sei località-simbolo per contagiare gradualmente tutte le città europee.

Il primo cambiamento da considerare è dimensionale. Oggi, per pensare in grande occorre agire in piccolo, cioè innestare nel tessuto urbano buone pratiche e comportamenti virtuosi che, partendo da una scala anche limitata, possano essere estesi nel tempo a un numero sempre più ampio di persone. Significa anche replicare i progetti che generano risultati, evitando di creare ogni volta soluzioni ex novo, che fanno aumentare i costi e la complessità.

Il secondo cambiamento, ancora più profondo, è direzionale. Il percorso evolutivo verso le Smart City non può essere diretto dall'alto e calato sulla comunità, ma deve partire dall'ascolto delle persone per comprendere le loro reali esigenze attraverso piattaforme orientate alla condivisione e al dialogo. I cittadini chiedono, infatti, di essere coinvolti nelle decisioni che riguardano la mobilità urbana e i trasporti pubblici, l'efficientamento energetico degli edifici e la riduzione dell'inquinamento, la raccolta dei rifiuti e il decoro urbano. Le tecnologie che facilitano la comunicazione tra le persone e l'amministrazione possono segnare un nuovo inizio nella collaborazione costruttiva tra privato e pubblico.

Ed è in questo quadro che, grazie al programma, si stanno costruendo le condizioni affinché l'Economia 4.0 diventi rapidamente realtà. L'Industria 4.0 è un termine citato talmente tante volte che sembra a tutti chiaro quale sia il suo significato. In questi anni l'Assessorato per le Economie Urbane del Comune di Milano, guidato da Cristina Tajani, si è sempre interrogato e impegnato a capire come nuovi trend, o nuove visioni urbane, potessero contribuire a obiettivi di innovazione, inclusione e occupazionali e, al tempo stesso, concorrere alla riduzione delle cause e degli impatti dei cambiamenti climatici. Con la nuova giunta guidata da Beppe Sala, si è cominciato a capire che cosa si può fare per la Manifattura 4.0 a partire dalle conoscenze esistenti.

Abbiamo capito chiaramente che è la descrizione di una rivoluzione tecnologica in tutti i settori industriali: ICT, big data, human science, intelligenza artificiale, robotica, design e tecnologie smart. Ma è solo questo? Secondo noi no, si può essere più ambiziosi e per farlo è necessario capire come utilizzare ulteriormente queste tecnologie per rendere i nostri processi economici più 'intelligenti', inclusivi e resilienti. Manifattura 4.0 come il cuore di una nuova strategia industriale, di una più ampia strategia economica che mira alla competitività per affrontare la profonda crisi sociale, economica e ambientale delle società europee. Un approccio sistemico e integrato che favorisce e migliora la vivibilità dello spazio pubblico e crea nuove opportunità occupazionali per i nuovi nativi digitali, afflitti da una disoccupazione eccessiva.

La rivoluzione digitale e la sua combinazione con i progressi relativi alla robotica e alle scienze della vita hanno in modo chiaro una dimensione tecnologica, ma, piuttosto che fermarci, davanti alle possibili implicazioni negative, dovremmo prendere in considerazione come questi progressi possono essere sfruttati e scalati in una più ampia innovazione socio-tecnologica per soddisfare le urgenti sfide globali. Prendiamo, ad esempio, la transizione energetica concordata a Parigi ed entrata in vigore grazie alla ratifica dei paesi europei all'inizio di ottobre. La de-carbonizzazione delle nostre economie è una delle più grandi sfide da affrontare nei prossimi decenni. Solo una profonda, rapida e probabilmente dirompente innovazione ci permetterà di tenere l'aumento della temperatura media globale ben al di sotto dei 2°C, consentendo all'economia europea di rimanere competitiva. Valorizzando l'innovazione tecnologica 4.0 potremmo creare nuove opportunità per affrontare sfide della nostra società come il cambiamento climatico, la scarsità delle risorse e i pericoli per

la coesione sociale minacciata dai cambiamenti avvenuti nelle economie più avanzate.
Abbiamo il potenziale per fornire ai nostri territori un vantaggio competitivo economico, sociale e ambientale, favorendo la resilienza e l'inclusione. La continua innovazione in atto nel continente europeo sta avvenendo su tutta la catena del valore della produzione economica, anche nei settori dell'economia più maturi e più resistenti al cambiamento, come ed esempio quello edile. Grazie al progetto Sharing Cities in corso nell'area di Porta Romana / Vettabbia, stiamo però vedendo grandi cambiamenti anche nel settore delle costruzioni. Qui, vi è un'enorme potenzialità offerta dall'industrializzazione nella produzione di elementi prefabbricati per la rigenerazione urbana. In questo processo la rivoluzione digitale gioca un ruolo essenziale, se accoppiato con altre innovazioni: robotica, scansioni 3D e simulazioni permettono oggi di misurare con precisione gli edifici esistenti, consentendo la personalizzazione degli elementi prefabbricati e di migliorare la ristrutturazione classica.
Questa rivoluzione può portare a una consistente riduzione dei costi per un profondo retrofit energetico e soddisfare gli obiettivi climatici di lungo termine. Nell'ambito delle attività del progetto stiamo capendo come l'industria 4.0 possa essere un importante contributo per il raggiungimento di: riqualificazione energetica dei 21mila mq di residenziale privato e 4 mila mq di residenziale pubblico; 1.981.007 kWh/anno risparmiati; 5.9KWhr/yr risparmio edifici residenziali esistenti; 388ton di CO2 scongiurate all'anno; 2milioni di € di costi evitati; crescita di un 10% della domanda di energia rinnovabile. Un'altra lezione importante che stiamo imparando dall'essere una città Lighthouse a livello europeo è relativa alla catena del valore dell'automotive e il suo processo di elettrificazione. L'inesorabile transizione verso i veicoli elettrici, se alimentati con energia prodotta da fonti rinnovabili, potrà contribuire a ridurre le emissioni di CO2, dell'inquinamento atmosferico e sonoro. Dobbiamo ricordarci che il settore dei trasporti contribuisce per un terzo delle emissioni di diossido di carbonio a livello comunitario ed è una delle principali cause dei danni alla salute derivanti dall'inquinamento. Con le azioni che intraprenderemo insieme alla Great Authority of London e la Municipalità di Lisbona sulla mobilità elettrica – per la sola città di Milano sono previste l'installazione di 70 nuove colonnine della ricarica elettrica, 150 nuove biciclette (bike-sharing) elettrica, il primo servizio di car-sharing di condominio elettrico, promozione della logistica nell'ultimo miglio elettrico e una piattaforma gemella di E015 per la gestione integrata dei dati di mobilità ricevuti – vogliamo portare il nostro contributo alla transizione in atto. Una transizione nel settore dell'automotive, rendendo palese che in questo settore si stanno creando grandi opportunità anche per settori estranei al mondo dell'auto ma che possono facilmente integrarsi, come i gestori delle reti di distribuzione dell'elettricità, il settore dell'ICT per la gestione intelligente dei consumi e della contrattualistica e, in generale, il settore dell'elettronica per una migliore gestione dei servizi collegati.
Anche qui crediamo di aver messo in campo dei partner all'avanguardia a livello europeo per il raggiungimento degli importanti obiettivi prefissati in sede comunitaria. A2A Smart City, Unareti, NHP, Kyunsis, e tanti, dalle piccole-medie imprese a importanti players del mercato dell'energia, per far sì che l'1% tasso di sostituzione verso auto elettriche, le 1,1 ton NOx/PM10 di riduzione annua, grazie anche alle future Low Emission Zones, le 205 ton CO2 risparmiate all'anno, 229 nuovi veicoli elettrici in 3 anni e i 92.523 € annui risparmiati siano la leva per un mercato europeo dei produttori di autoveicoli che non può che beneficiare della transizione ai veicoli elettrici e a una produzione 4.0. Non solo grandi aziende come NISSAN e Renault ne potranno trarre vantaggio, se pensiamo che il 75% del valore è creato dalla rete di suppliers, ma anche società come Bosch o la nostra emergente 4.0 Zehus potranno giovarsi della mobilità condivisa elettrica, della sempre maggiore connettività dei veicoli non solo con i sistemi di trasmissione dei dati, ma anche con l'utente stesso. È dunque necessario che l'amministrazione assuma in questo momento storico un ruolo importante, per dare un senso a questa trasformazione, mostrando come l'innovazione industriale sia una priorità nei prossimi anni di governo del territorio. L'innovazione come mezzo per raggiungere un fine, il fine dell'interesse pubblico. L'obiettivo ultimo della politica dell'innovazione non per scegliere una tecnologia vincente, ma come strumento per affrontare le grandi sfide sociali e globali.

Il lavoro che si ha e quello che si fa

di Nicoletta Cocchi, Traduttrice e operatrice culturale

Entrare nel mondo attraverso una forma di cittadinanza che integra la nostra differenza non può bastarci. Bisogna entrarci con i nostri saperi materiali e spirituali, le nostre esperienze, intelligenze, abilità, libertà e limiti, aldilà delle rivendicazioni, tutele e restituzioni, che pure servono.

"Amiche mie, capite perché siamo qui convenute? Comprendete fino in fondo che miriamo a nulla di meno di un sovvertimento completo del presente ordine sociale, allo scioglimento dell'intero contratto sociale esistente?" **Elizabeth Oakes Smith, 1852**

Verso la fine del secolo scorso, André Gorz scriveva, a proposito dei cambiamenti in atto nelle nostre società, che bisogna aver voglia di afferrare ciò che cambia, e imparare a discernere le possibilità non realizzate che sonnecchiano nelle pieghe del presente. Esortava poi a distinguere i contorni di questa società altra dietro le resistenze, le disfunzioni, i vicoli ciechi di cui il presente è fatto. "Occorre che il lavoro perda la centralità nella coscienza, nel pensiero, nell'immaginazione di tutti: bisogna imparare a guardarlo con occhi diversi, non pensarlo più come qualcosa che si ha o che non si ha; ma come ciò che facciamo. Bisogna osar volere riappropriarci del lavoro". [1]

Seguendo una pratica di pensiero cara alle donne, vorrei allora partire da me, dal lavoro che non ho e dal lavoro che faccio. Sono le 9 del mattino e sto tentando di dar forma a pensieri che ruotano intorno al senso del lavoro: una scrittura interrotta, ripresa e trattenuta che non si è data alcun obiettivo di raggiungere un risultato. Nessuno me lo ha ordinato, non ho in mente un'opera, non c'è nessuno che prema per avere un prodotto finito.

La si potrebbe più definire una tenacia quotidiana che passa nell'affermare un movimento di vita volto a suscitare attenzione, pensiero, riflessione, conoscenza, soggettività. Più tardi preparerò una proposta di traduzione di un testo per un editore, quindi mi occuperò di varie attività di riproduzione di vita quotidiana, spesa, burocrazie, pranzo. Gran parte del pomeriggio lo dedicherò a mio padre anziano: visita medica, ritiro di documenti, lavori di cura di vario genere. Al ritorno, risponderò ad alcune mail per un'iniziativa da svolgere con l'associazione di donne di cui faccio parte, dopodichè finirò il testo di un progetto cui sto collaborando. Poi, di nuovo, varie attività connesse alla cura. Questo è il lavoro che faccio e non il lavoro che ho. Non è una differenza da poco, vedremo perché.

Se paragoniamo il mio lavoro a quello "regolare", balza subito agli occhi che il mio non corrisponde a una funzione identificabile socialmente, non ho competenze definite e non seguo procedure determinate. Il mio non è cioè un mestiere o una professione, non è controllato e non soggiace a norme, né a orari e a scadenze - per quanto debba comunque rispettarli - non si colloca nella sfera pubblica pur rientrandovi a tutti gli effetti. È un lavoro flessibile, autonomo, molto precario, fatto di economie informali, che si potrebbe collocare da un lato, nella categoria "lavoro della conoscenza", dall'altro, in una più generica e meno altisonante "lavoro domestico". Dunque, per tutti questi motivi non è regolarmente remunerato, e non è fonte di diritti di cittadinanza sociale ed economica.

[1] André Gorz, Miserie del Presente Ricchezza del possibile, Manifesolibri, 1998

Come dire, i vantaggi di cui godono le persone normalmente occupate - sussidi, cassa integrazione, prestiti, diritto alla protezione sociale, diritto di rappresentanza - sono negati a chi svolge attività di questo tipo. È un lavoro che vale di meno, in sostanza. Per molti versi è più desiderabile di un impiego, il quale spesso vale unicamente per i diritti e i poteri cui dà accesso e non per il senso, l'utilità o la soddisfazione che procura. Diritti sociali, politici, economici, i cosiddetti diritti di cittadinanza, restano ancora oggi legati ai soli impieghi, diventati una merce sempre più rara e per la quale bisogna essere pronti a fare sacrifici e concessioni di tutti i tipi, della propria dignità *in primis*. Se a questo aggiungiamo che la cittadinanza femminile resta ancora oggi un ossimoro e che, nelle sue forme più o meno compiute, resta legata a una visione familista - e io sono single - il cerchio si chiude.

Se mi piace pensare, riflettere, scrivere, dedicarmi ad attività sociali e cooperative non è per un semplice gioco o un lusso da intellettuale, è un modo per stare connessa, comunicare, condividere, esserci, ed è anche il mio modo di creare relazioni sociali. "Non lavorare" può anche isolare o "umiliare", in fondo è ancora il modo in cui la maggior parte delle persone organizza la propria vita e le proprie relazioni. E svolgere attività di cura e di riproduzione della vita è una necessità cui difficilmente posso sottrarmi.

In questa cosiddetta fase ultima del capitalismo, che ultima poi non è mai, le attività scelte e con esse il tempo scelto sono sempre più frequenti da quando si è reso evidente l'imbroglio che non vi sarà mai più abbastanza lavoro remunerato, stabile, a tempo pieno per tutti. Il vincolo sociale è ormai sempre meno determinato dal lavoro e, come affermano i sociologi, la figura che viene profilandosi è quella di un lavoratore disperso, frammentato, incerto nelle aspettative, aleatorio nelle esperienze. Diversa è la figura della "lavoratrice" che, per quanto soggetta agli stessi disagi, è pur sempre entrata nella scena del mercato del lavoro con un portato storico-esistenziale differente, data la sua ambivalenza di riproduttrice della specie e delle condizioni di vita, ma anche di produttrice di beni/mezzi di sussistenza. Un'annosa questione, che nelle analisi critiche femministe ha preso il nome di "doppia presenza" o "doppio lavoro", alias acrobazie spazio-temporali per convenire alla sua "naturale" ambivalenza di produttrice e riproduttrice della forza lavoro. Alla base resta insomma il groviglio rimosso di un antico contratto sessuale, poi diventato sociale, "un diritto sessuale maschile privato e subordinante prima di ogni libertà civile ed egualitaria". [2]

Non voglio qui ripercorrere la diversa storia del rapporto delle donne con il lavoro né tantomeno avventurarmi nel difficile e contraddittorio rapporto che le donne intrattengono con la cittadinanza, ma solo rimarcare come produzione di relazionalità, soggettività, linguaggio, senso, cura, simbolico - il tempo 'altro' entro il quale si manifesta una soggettività produttrice di cooperazione sociale indispensabile al capitale per riprodursi – siano da sempre il pane quotidiano delle donne.

È solo oggi che lo vediamo, perché quegli elementi sono diventati essenziali nelle modalità di produzione postfordista. Non a caso, in questi ultimi tempi, si è parlato tanto di femminilizzazione del lavoro e di riproduzione produttiva. Questo, per dire che la storia del rapporto delle donne con il lavoro multifunzionale, ma più propriamente con il lavoro del fare società - che è anche lavoro di civiltà - è in qualche modo paradigmatica, perché da sempre è la storia del "lavoro che si fa e non di quello che si ha". Una sapienza millenaria che non ha ancora ricevuto riconoscimento sociale o diritti di cittadinanza consoni, e che mai potrà riceverli fin quando non si tramuterà (quella sapienza) in enunciati che aprono nello spessore del discorso lo spazio di un soggetto con la sua azione, la sua realtà, il suo sapere.

Sia il paradigma economico neoclassico sia quello marxista ripropongono nelle analisi la subordinazione della categoria di riproduzione a quella di produzione, dando cioè priorità alla produzione di merci su qualsiasi altra attività, senza minimamente mettere in discussione l'idea di individuo che vi sta dietro, che rimane neutro, alias maschile, indipendente, proprietario.

Come spesso è accaduto lungo questi innumerevoli secoli di patriarcato, le donne hanno per prime avvertito le urgenze di vita che premevano da tutti i lati, dando corso a controrarrazioni, visioni alternative, spinte sovversive e radicali, salvo poi, in molti casi, essere cooptate per costrizione o per lusinghe ora della chiesa, ora dello stato, ora del mercato. Ma altrettanto spesso esse sono rimaste altrove. Negli spazi asimmetrici di un'altra economia del senso, della relazione, del tempo, fuori dai rapporti di potere costituiti. È anche così che si spiega il nomadismo che spesso caratterizza il rapporto delle donne con il lavoro, nomadismo che oggi s'impone più come una condanna che come una libera scelta: entrate e uscite dal mercato, mobilità, dimissioni al vertice della carriera, oscillazione tra rifiuto ed esclusiva dedizione al lavoro, estraneità a rivendicazioni di tipo economico a favore della qualità delle attività, abbandono del lavoro per la ricerca di altre esperienze.

Ed è anche per questo che le donne, differentemente dagli uomini, non vivono in modo così tragico la perdita di identità legata al lavoro. Sanno quanto sia restrittivo muoversi sul filo di quella logica.

Lo spiegano bene le riflessioni e le pratiche prodotte dai movimenti delle donne negli anni '70, quando propongono un modello politico di vita che valorizza "un altro tempo" - diverso dal tempo-merce

[2] Carole Pateman, Il contratto sessuale, Moretti&Vitali Editori, 2015

del lavoro retribuito - il solo tempo socialmente e giuridicamente riconosciuto.
Non è un caso che la richiesta di un salario domestico attraverso cui riconoscere il valore della "risorsa sociale del femminile" sia stata ripetutamente avanzata poi ritirata dalle donne, non rientrando a pieno titolo nella loro agenda. Chi avrebbe dovuto pagare quel salario? Lo stato sarebbe diventato il nuovo datore di lavoro? Alla base rimane la consapevolezza che si tratta di remunerare un lavoro difficilmente misurabile con i parametri dell'economia *tout court*. Ciò che sostanzialmente rimane in gioco è una diversa articolazione del tempo, un tempo che non può essere valorizzato unicamente in quanto unità di misura del lavoro. Lì entrano in campo relazioni, affetti, saperi, intelligenze, esperienze altre.
Serve dunque altro. Un altro modo di fare società, in cui relazione, reciprocità, dipendenza costruiscano altri orizzonti di vita. La proposta oggi di un reddito di cittadinanza, di esistenza, di base, alias reddito minimo garantito, reddito incondizionato, di inserimento, o quant'altro, sono i tanti nomi, i diversi pesi e misure per dire la necessità di mettere in comune la ricchezza della produzione della riproduzione, legata alle trasformazioni del sistema produttivo di cui siamo parte. E, contemporaneamente, la risposta per ridisegnare lo statuto delle garanzie, non solo del lavoro ma anche della cittadinanza. Ma reddito di cittadinanza incondizionato o salario domestico non possono, da soli, risolvere la dimensione politica della vita e, in particolare, la dimensione politica dell'agio femminile del vivere, che è un'altra mappa di ordine e di senso da quella che si configura nella polis patriarcale.

È di un altro patto sociale che abbiamo bisogno. Un patto che ci sottragga agli antichi assetti e che non tamponi soltanto le falle attraverso la trasformazione e l'assunzione della qualità delle differenze, femminili in primis, mettendole al lavoro.
Nel corso di questi decenni, il pensiero critico femminista ha prodotto una rilettura del lessico politico risignificandolo e mettendo in campo pratiche che hanno dimostrato che la politica non si riduce all'esercizio strumentale del potere. Sono pensieri e pratiche che, pur nella differenza di posture, sono accomunate dall'idea che la politica si fa spazio in noi coinvolgendoci soggettivamente attraverso le relazioni e non i rapporti di forza, pur agendo in molti modi il conflitto. Entrare nel mondo attraverso una forma di cittadinanza che integra la nostra differenza non può bastarci, bisogna entrarci con i nostri saperi materiali e spirituali, le nostre esperienze, intelligenze, abilità, libertà e limiti, aldilà delle rivendicazioni, tutele e restituzioni, che pure servono. Solo così potremo contendere significato agli istituti della tradizione maschile di governo e al loro esercizio del potere, delle tecniche del diritto e della rappresentanza.
Più in generale, il patriarcato è un sistema di relazioni di potere strettamente legato al capitalismo, un binomio che per sostenersi ha dovuto fondarsi su diverse categorie di colonie: le donne, gli altri popoli, la natura. I cambiamenti prodotti dal capitalismo nella sua fase ultima toccano i valori fondanti di ciò che sono state fin qui le società patriarcali. Obbligano a ridefinire in che cosa possa consistere il legame sociale tra umani, ma anche tra non-umani, riposizionando luoghi e modalità di come si produce società.
Servono anche nuove narrazioni dalla trama diversa, complessa e non lineare, molteplice, una nuova storia per rimettere a fuoco la memoria collettiva. Per scompigliare gli archivi della storia lineare aldilà dell'universalismo della narrazione neutra - sempre fondata su una procedura del vero inseparabile dalla procedura che la definisce. Lì, tra discontinuità, tagli, scarti e rimossi possiamo trovare anche altri modi di fare società.
La storia è piena di culture alternative e ribelli a forte presenza femminile, di spinte sovversive con cui il vincitore ha dovuto prima fare i conti, di contronarrazioni, rivolte, visioni antagoniste, e anche di forme sociali non patriarcali, se solo vogliamo allenare il nostro sguardo all'indietro e di lato, per muovere un passo in avanti.

Molestie e violenze nel luogo di lavoro

Si è rotto un tabù. #Quellavoltache

di Loredana Taddei, Responsabile Politiche di genere - CGIL nazionale

Sul tanto dibattuto caso Asia Argento/Weinsten colpiscono due cose, e non sono le molestie. Colpiscono i diversi piani di lettura dell'accaduto e il tentativo di molti, purtroppo anche di molte, di farlo diventare una colpa che ricade sulle donne: furbe, opportuniste, calcolatrici o deboli, prima perché hanno "ceduto", poi perché hanno taciuto.

Penso a una femminista di lungo corso come Natalia Aspesi che, intervistata sul potente produttore Harvey Weinstein, finito sotto inchiesta per accuse di stupri e violenze, ha risposto che se una donna sul posto di lavoro va a fare un massaggio al suo capo, poi deve sapere come va a finire.

Certa stampa ci ha poi sguazzato, secondo i più beceri e sessisti luoghi comuni, come il quotidiano Libero, querelato da Asia Argento per un articolo dal titolo «Prima la danno via poi frignano e fingono di pentirsi». L'attrice, insultata pesantemente per aver denunciato la violenza ha poi twittato «Solo in Italia vengo considerata colpevole del mio stupro perché non ne parlai quando avevo ventun anni ed ero terrorizzata. Sono delusa, triste».

Sì, perché paradossalmente, mentre il consiglio di amministrazione della stessa Weinstein Company ha licenziato Harvey, mentre Hollywood lo ha condannato e Hillary Clinton ha restituito le donazioni ricevute, mentre nessuno ha denigrato le attrici americane come Angelina Jolie o Gwyneth Paltrow, vittime insieme ad Asia Argento del laido e potente produttore all'inizio della loro carriera, in Italia si è aperto un triste e deprimente dibattito su «quelle che prima ci sono state per far carriera e ora denunciano». Che mette in luce tutta l'arretratezza nostrana rispetto alla (mancata) parità dei sessi.

C'è però un terzo aspetto della vicenda, che è di gran lunga più rilevante: le donne stanno uscendo dal silenzio. L'antico tabù sesso e

potere, il ricatto sessuale sul lavoro, è stato infranto dalla denuncia di alcune donne dello spettacolo negli Usa e in Italia, che hanno il merito di aver aperto uno squarcio su una modalità vecchia come il mondo, ma che, proprio perché consueta e consolidata, è da sempre considerata "normale". Una sorta di regola non scritta, di "dazio" che le donne devono pagare per entrare, per restare, per far carriera nel mondo del lavoro, dove il potere è ancora prevalentemente in mano agli uomini. Non solo nel cinema o nello spettacolo.

In un bell'articolo di qualche giorno fa, Linda Laura Sabbadini ricordava che, secondo una rilevazione dell'Istat del 2016, sono oltre un milione le donne che hanno subìto ricatti sessuali sul lavoro nel corso della vita, in aumento esponenziale a causa della

precarietà del lavoro e della conseguente accresciuta vulnerabilità delle lavoratrici. Mentre sono 7 milioni le italiane che nel corso della loro esistenza hanno subìto violenza fisica o psicologica di vario genere. Non sono poche, ma temo che nella realtà siano molte di più, proprio perché si tratta di un fenomeno profondamente sommerso. La violenza umilia, rende colpevole chi la subisce, rischia, se denunciata, di compromettere l'entrata o la permanenza nel lavoro, attira sulle donne giudizi e offese terribili, rovescia le parti e le colpe. Allora meglio tacere.

Non questa volta, questa è lo spartiacque con il passato. Grazie ad un tweet lanciato in rete dalla scrittrice e conduttrice radiofonica Giulia Blasi, è partito su twitter l'hashtag #Quellavoltache, seguito da moltissime testimonianze in 140 caratteri di abusi (e soprusi) subìti in silenzio. Quel tweet si è trasformato, nel giro di pochi giorni, in una vera e propria campagna, dove migliaia di donne - ma l'hashtag vale anche per gli uomini - finalmente parlano e raccontano le volte in cui sono state molestate, aggredite, o in cui si sono sentite in pericolo senza sapere bene perché, e si sentivano inadeguate, stupide per essersi messe in quella situazione.

È una piccola grande rivoluzione in un paese come il nostro, dove le donne troppo spesso subiscono in silenzio e gli uomini tacciono di fronte ad un fenomeno odioso come la violenza maschile, che invece li riguarda in prima persona.

Emblematiche alcune sentenze, come quella di primo grado del tribunale di Palermo che, nel 2015, assolse un direttore dell'Agenzia delle Entrate, accusato di ripetute molestie ai danni di due dipendenti dell'ufficio. Nelle motivazioni, si parlava di un comportamento "inopportuno e prevaricatore che testimonia l'immaturità dell'imputato". Per il tribunale non era stato commesso un reato perché senza "appagamento sessuale" e senza "limitare la libertà sessuale delle due donne". Secondo i giudici, il contesto in cui si erano svolti i fatti era "scherzoso". Insomma fu stabilito che è il molestatore a decidere se il contesto è scherzoso e non la molestata, di conseguenza è il molestatore che decide se, quando e come una donna deve sentirsi violata. Una sentenza grave, che riconferma l'arretratezza culturale a tutti i livelli, ancora troppo diffusa nel nostro Paese, che giustifica e tollera tali comportamenti, anche se identificabili dal nostro ordinamento come atti discriminatori.

E non è un caso se ci sono voluti ben nove anni di pressing del sindacato perché l'Italia recepisse l'Accordo quadro sulle molestie e sulla violenza sul luogo di lavoro, raggiunto nel 2007 dalle parti sociali europee e recepito da noi, con un accordo siglato da Cgil Cisl Uil e Confindustria, soltanto nel 2016. Non è stato facile sancire finalmente anche in Italia l'inaccettabilità di molestie o violenza, che vanno denunciate con la necessaria collaborazione di lavoratori e imprese, perché negli ambienti di lavoro sia rispettata la dignità di tutti, delle donne, che sono notoriamente più soggette a questo odioso fenomeno, e degli uomini.

Poche settimane fa, il 30 settembre, la Cgil ha lanciato l'appello "Riprendiamoci la libertà" ed è scesa in campo, ancora una volta, con manifestazioni in tutta Italia contro la violenza maschile, per chiedere agli uomini, alla politica, ai media, alla magistratura, alle forze dell'ordine e al mondo della scuola un cambio di rotta nei comportamenti, nel linguaggio, nella cultura e nell'assunzione delle responsabilità. Per chiedere al governo che la Convenzione di Istanbul sia applicata e che il reato di stalking non sia depenalizzato. Per ribadire che la violenza, lo stalking, le molestie non sono inevitabili; sono atti gravi, inaccettabili e ingiustificabili, che vanno denunciati e puniti. Per denunciare che la violenza sulle donne non è un fatto privato e che sono sempre le donne a farsi carico della violenza maschile, come se gli uomini non c'entrassero. Questo è il silenzio che oggi pesa di più.

I travolti dalla storia e la compassione di Yu Hua

di Osvaldo Cisternino

Tutti sanno dell'incredibile sviluppo della Cina negli ultimi quarant'anni, passata dalla massima povertà alla posizione, ormai quasi raggiunta, di prima economia del mondo. Non si può che restare ammirati di un tale miracolo economico, che ha sottratto centinaia di milioni di persone all'indigenza più estrema, garantendo un sempre più diffuso benessere. Basti pensare che ormai la classe media cinese è stimata in oltre duecento milioni di persone, mentre gli utenti di internet sono oltre settecento milioni.

Ma una trasformazione del genere non può certo avvenire senza produrre guasti, danneggiare l'ambiente, travolgere esistenze.

Lo scrittore cinese che segnalo in questo numero, Yu Hua, è uno dei maggiori scrittori contemporanei, più volte candidato al Nobel. Al centro dei suoi libri sono sempre i vinti: le vittime di quello che è spesso denominato *turbo-capitalismo* cinese, così come quelle travolte in precedenza dalla Rivoluzione culturale.

In particolare, segnalo qui i due ultimi suoi libri, *La Cina in dieci parole*, pubblicato in Italia nel 2012 e *Il settimo giorno* uscito nelle librerie italiane a fine agosto e presentato dall'Autore stesso a conclusione

Yu Hua
La Cina in dieci parole
Feltrinelli 2012
(pp. 229, € 14,00 cartaceo, € 5.99 e-book)

dell'ultimo Festivaletteratura di Mantova. *La Cina in dieci parole* è un saggio sulla Cina a partire dalla Rivoluzione culturale, ma contiene al suo interno molti brevi e memorabili racconti – sia ricordi della vita dello Scrittore sia fatti di cronaca – che, grazie alla straordinaria penna di Yu Hua, in grado di passare con naturalezza dal tragico al comico, all'esilarante, al grottesco, riescono a farci vedere dall'interno un mondo che noi occidentali da sempre consideriamo lontano e misterioso.

Scrive Yu Hua: *"La società cinese di oggi è grottesca, in quanto bellezza e oscenità, progresso e arretratezza, rigore e depravazione coesistono"*. E tuttavia l'Autore ravvisa un filo di continuità fra la Cina di Mao e della Rivoluzione culturale e quella attuale del turbo-capitalismo: *"… sotto nuove spoglie la rivoluzione è tornata a manifestarsi nel miracolo economico avvenuto a trent'anni di distanza dall'avvio della politica di apertura e riforme. Vale a dire che nel nostro miracolo economico sopravvivono sia il movimento rivoluzionario del Grande balzo in avanti sia la violenza rivoluzionaria della Rivoluzione culturale." "I poveracci hanno compiuto ogni genere di miracolo umano, armati del coraggio spudorato di chi non possiede niente, essendo partiti da zero."*

"In conclusione, … mi pare che la Rivoluzione culturale di Mao Zedong e l'Era dell'apertura e delle riforme di Deng Xiaoping abbiano offerto alle 'radici d'erba' (i poveracci) della Cina due grandi occasioni: la prima ha significato una redistribuzione del potere politico, la seconda una redistribuzione del potere economico."

Yu Hua non è amato dal potere cinese, perché – pur senza alcuna nostalgia del passato – non si rassegna agli enormi costi umani di quello che sta avvenendo. Ma quello che accade in Cina non è poi tanto lontano da quello che succede da noi. Certo, lì non c'è democrazia, lo sviluppo è infinitamente più accelerato e non ci sono le tutele sociali che da noi sono state conquistate con le grandi lotte del dopoguerra, anche se sono continuamente a rischio. E tuttavia il dominio del dio denaro, l'enorme differenza fra ricchezza e miseria, la povertà estrema, la disperazione di molti riguardano similmente anche noi nel mondo globalizzato. È assurdo pensare di poter tornare indietro o rimpiangere un paradiso perduto mai esistito. Ma Yu Hua fa bene a mettersi dalla parte dei deboli con la grande forza della sua scrittura. Le tragedie che racconta ci toccano da vicino.

Yu Hua
Il settimo giorno
Feltrinelli 2017
(pp. 192, € 16,00 cartaceo, € 9,99 e-book)

Nel romanzo appena pubblicato in Italia, *Il settimo giorno*, Yu Hua trae continuo spunto da vicende di cronaca degli ultimi anni, evidenziando soprattutto i costi umani crescenti del turbo-capitalismo. Per raccontarci questa realtà sceglie una prospettiva visuale inconsueta: il mondo dei morti che non hanno sepoltura. L'incipit è folgorante: *"C'era una nebbia fittissima, quando sono uscito per avventurarmi nella città vuota e ovattata e andare alla camera ardente. È così che chiamano il crematorio ora. L'avviso diceva che dovevo presentarmi alle nove. La mia cremazione era fissata per le nove e mezza."* A raccontare è Yang Fei, un quarantenne morto improvvisamente, mentre era in un ristorante, in seguito all'esplosione della cucina.

In Cina è molto sentito tutt'oggi il culto dei defunti. Spiega Yu Hua a Marco Del Corona in un'intervista pubblicata su La Lettura (supplemento al Corriere della sera) del 3 settembre 2017: *«"Morire senza un posto dove farsi seppellire" in Cina è una maledizione. Nel mio romanzo è invece il posto più bello. Come l'utopia, ma non è utopia. Ho rovesciato il significato di "morire senza sepoltura". Nel mondo dei viventi non tutti sono nati uguali ma nel mondo dei morti non sepolti tutti sono morti uguali».*

Nel racconto, i morti che non hanno una tomba, di solito perché non se la sono potuta permettere, non possono essere cremati e riposare in pace. Così Yang Fei, il protagonista, non potrà essere cremato e vagherà prima in una terra visionaria, ai margini della città dove è vissuto, poi in un luogo verde e splendido, senza poter dimenticare i tormenti della vita, ma circondato dalla compassione non solo degli altri morti non sepolti come lui, ma anche di una natura visionaria e bellissima: *"Davanti a noi si apre una vista che mi sorprende: c'è un corso d'acqua in una vallata erbosa, alberi frondosi con rami carichi di frutti con il guscio. Le foglie sono a forma di cuore, e quando tremolano hanno lo stesso ritmo del battito cardiaco. Ci sono tantissime persone che vanno avanti e indietro, per lo più scheletri, ma qualcuno ha ancora un po' di carne addosso. 'Che posto è?' domando alla ragazza. 'La terra di chi non ha sepoltura'."*

È il mondo di quelli che, non avendo nessuno che li ricorda sulla terra, *"sono in lutto per se stessi"*. Yang Fei chiede: *"Perché dopo la morte bisogna riposare in pace?"* e poi: *"Chi ha una tomba, può riposare in pace, chi non ce l'ha vive in eterno. Ma cosa è meglio?"* Non ottiene risposta. Forse riposare in pace vuol dire dimenticare i tormenti, i rammarichi, i crucci della vita. Quelli che sono in lutto per se stessi invece li ricordano.

È così che s'imbatte in anime che, come in un girone dantesco, raccontano la loro storia. Sono storie dolci e struggenti, a partire da quella del protagonista, figlio adottivo di un ferroviere, Yang Jinbiao: Yang Fei fu trovato appena nato sulle rotaie vicino alla stazione dove lavorava Yang Jinbiao, che lo prese con sé e lo accudì con grande amore ed enormi sacrifici, per farlo studiare e garantirgli un futuro migliore. Yang Jinbiao è morto anch'egli da poco, subito dopo essere andato in pensione, e nell'al di là, da ferroviere ligio al dovere, cerca e trova una sua mansione di servizio, accogliendo quelli che devono essere cremati. Sogna di poter rivedere ancora una volta Yang Fei e infine s'incontreranno.

Le storie dei morti senza sepoltura sono tragiche. Si tratta delle persone travolte dallo sviluppo vorticoso e spietato della Cina di oggi, i poveracci che non ce l'hanno fatta: quelli, per esempio, che sono stati travolti dalla demolizione senza scrupoli della loro abitazione, vittime dell'arrivismo e del cinismo di funzionari di partito corrotti, o quelli che vivono sotto terra, in un vecchio rifugio antiaereo dismesso, perché non possono permettersi una casa. Sono ventimila e sono chiamati *la tribù dei topi*. Appartengono a quella tribù due dei personaggi più belli del romanzo: Wu Chao e Topina, due ragazzi giovanissimi con tanti sogni e niente soldi. Topina sogna un i-phon, Wu Chao gliene regala uno taroccato, Topina se ne accorge e si sente presa in giro. Non sopporta la sua condizione di miseria e si suicida.

Wu Chao si dispera: vuole garantirle comunque una tomba e per trovare i soldi necessari accetta di vendere un rene nel mercato clandestino degli organi.

Le storie sono disperate, ma sulla disperazione prevale la comprensione, la compassione di Yu Hua che riempie il paesaggio: *"'Vai' dico 'le foglie ti chiamano, i sassi ti sorridono e l'acqua del fiume ti saluta. Non ci sono ricchi né poveri, non esiste sofferenza né dolore. Niente vendetta, niente odio… I morti sono tutti uguali' 'Che posto è?' ' La terra di chi non ha sepoltura'"*.

Così si chiude un libro malinconico, intenso, poetico, struggente. In una parola: bellissimo.

ATMOSFERE LUSITANE

L'occhio nero di Pedro mi fissa con insistenza mentre assaporo le mie aringhe arrostite accompagnate da riso e fagioli, un popolare e gustoso piatto della cucina lusitana. Scruta paziente i miei movimenti, reclamando silenziosamente con lo sguardo la sua parte. Gliene allungo allora un pezzetto che deglutisce con voracità. Pedro – non tutti i gabbiani si chiamano Jonathan - è un superbo esemplare dal piumaggio candido che popola le acque del Douro, il fiume che, dopo aver attraversato con gran parte del suo corso la vicina Spagna, si getta nelle fredde acque portoghesi dell'Oceano Atlantico.
Mi osserva speranzoso, restando piantato con le zampe palmate sul parapetto della "passeggiata" che sovrasta la *"Ribeira"*, l'antico quartiere medievale di "O Porto" – piccola splendida città portoghese seconda solo alla capitale Lisbona - fatto di case colorate percorse da stretti vicoli e sviluppatosi lungo la riva destra del fiume, ma trasformatosi da tempo in centro di attrazione turistica.
Intanto, tra un boccone degustato e uno condiviso, osservo la superficie del fiume solcata in entrambi i sensi dai *"rabelos"*, antichi barconi una volta adibiti al trasporto delle botti di vino e carichi invece, oggi, di novelli viaggiatori.
Nell'atmosfera crepuscolare risaltano sulla sponda opposta, collegata dalle arcate illuminate del maestoso ponte di ferro in stile *eiffeliano*, le insegne luccicanti delle grandi cantine vinicole dove è custodito l'oro rosso prodotto nei vigneti circostanti, il famoso "*porto*" nato nel XVII secolo dalla felice intuizione di alcuni mercanti inglesi che, per evitare alterazioni durante il trasporto in madrepatria, miscelarono opportunamente vino e acquavite locale indovinando la formula liquorosa di quel delizioso nettare conosciuto in tutto il mondo e che ha contribuito alla fortuna economica della città.
Certo, da Porto sono partite le prime esplorazioni oceaniche che portarono i navigatori portoghesi a raggiungere ogni angolo del mondo, mettendo le basi di un vasto impero coloniale, ma chi ne trasse vantaggio nei secoli successivi fu la "rivale" Lisbona, che divenne sede regale e insieme centro religioso di primaria importanza.
I fasti del lontano passato imperiale si possono ammirare nell'infinità dei monumentali edifici istituzionali, nell'imponenza di monasteri e basiliche, nell'opulenza di certe architetture impreziosite da raffinati *azulejos*. Ma oggi quella Lisbona non esiste più, o meglio esistono le testimonianze di ciò che fu.
La Lisbona odierna – e l'intero Portogallo con lei - è quella che ha dovuto fare i conti con se stessa dopo il crollo del proprio impero; è quella che ha dovuto trovare le risorse nel proprio recinto interno privato delle ricchezze d'oltreoceano; è quella uscita il 25 aprile 1974 dopo decenni di dittatura con "la rivoluzione dei garofani", forse l'unica rivoluzione che non ha visto spargimento di sangue; è quella che orgogliosamente sta trovando strade ed energie nuove per superare l'odierna crisi economica, stimolata dalla spinta propulsiva dell'Esposizione Universale del 1998 che ha dato il via alla progressiva trasformazione della città.

Di fatto, non c'è alcuno sfarzo ostentato in giro per le strade. C'è invece una modestia rassicurante e accogliente che trovi nella disponibilità della gente immersa in un'atmosfera quasi sospesa nel tempo.
A darne in parte conto, ci sono quelli che sono diventati simbolo insostituibile della città: gli instancabili *electrico*, i piccoli tram gialli introdotti nel lontano 1901, il più famoso dei quali è il 28. Fra automobili parcheggiate malamente e traffico indisciplinato, corrono stoicamente fra cigolii e sferragliamenti lungo salite impossibili e ardite discese, imboccando imperterriti gli angusti vicoli dei vecchi quartieri di Alfama, Baixa e Bairro Alto, con qualche ragazzino aggrappato esternamente alle porte di legno.
Ma Lisbona è questa, una piacevole alternanza fra l'antico e il nuovo, fra un passato indimenticabile e un futuro che le giovani generazioni stanno autonomamente costruendo.
Con ottimismo costruttivo, nonostante tutto.

© Testo e fotografie di Franco Mammana

NOSTOP
RESPONSABILE DI REDAZIONE Vittoria SCORDO
GRUPPO DI REDAZIONE Guido BARCUCCI, Luca STANZIONE
PROGETTO GRAFICO ORIGINARIO Armando Artibio FANFONI - RESTYLING URAKEN Graphix
Redazione Via Morgagni 27 - 00161 Roma - Tel. 06.440761
Contatti mail: nostop@filtcgil.it - I numeri arretrati sono consultabili su: www.filtcgil.it
Supplemento al n°9 - ottobre 2017 de "Il lavoro nei trasporti" Mensile della FILT-CGIL nazionale Direzione/Amministrazione EDITRICE EDITRASPORTI Via Morgagni 27 - 00161 Roma Iscritto al n°92/82 del Registro Pubblicazioni periodiche del Trib. di Roma il 10/3/82 Testata registrata presso il Registro Nazionale della Stampa Direttore Responsabile Paolo Serventi Longhi Sped. in abb. postale c26 art.20 lett. B art.2 della legge 23/12/96 n° 662 Roma
Chiuso in tipografia: 23 ottobre 2017 BINE EDITORE - Corso di Porta Vittoria 43, Milano
Videoimpaginazione e fotolito PRG Via Gaffurio 2, Milano - info@prgfotolito.it - Graphic Artist: Roberto Ambrosioni

GALLERIA

FILT-CGIL
CGIL